

לכבוד

הוועדה המחוזית לתכנון ובניה

ירושלים

א.ג.נ.,

הנדון: התנגדות לתכנית התחדשות עירונית מס' 101-0995829 רח' בית הערבה 22-24 ירושלים

אני הח"מ, **מרק איבקר**, תושב ובעלי זכויות ברחוב רבנו פוליטי 12, ירושלים, מתכבד להגיש התנגדות לתכנית שבנדון, מכוח סעיף 100 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, וזאת מן הנימוקים המפורטים להלן.

יובהר כי ההתנגדות אינה מכוונת לעצם קידומו של פרויקט ההתחדשות העירונית ואינה מבקשת למנוע את חידוש המתחם. אדרבה, הח"מ תומך בהתחדשות עירונית, בשיפור איכות החיים ובבניין ירושלים בעוד מאות אלפי יחידות דיור, בדגש על התחדשות עירונית בתוך השכונות הקיימות.

התנגדות זו ממוקדת אפוא ברכיב תכנוני מסוים, מהותי ובעל השלכות ארוכות טווח: **הקביעה בדבר מיקום הכניסה והיציאה לחניון הפרויקט מרחוב רבנו פוליטי**, חרף מאפייניו הפיזיים והתנועתיים הבעייתיים של הרחוב, ובהינתן חלופות נגישות, רחבות ובטוחות יותר מכיוון רחוב בית הערבה וסביבתו.

רקע תכנוני

1. התכנית חלה על מתחם בשטח של כ-4.223 דונם, המצוי בין רחוב בית הערבה, רחוב רבנו פוליטי ושדרות עין צורים, ומהווה תכנית מתאר מקומית הכוללת הוראות של תכנית מפורטת, שבסמכות הוועדה המחוזית.

2. בהתאם לדברי ההסבר, התכנית מציעה מהלך של פינוי-בינוי שבמסגרתו ייהרסו שני מבנים קיימים ובהם 48 יחידות דיור, ובמקומם יוקמו ארבעה מבנים חדשים ובהם בסך הכול 169 יחידות דיור. עוד כוללת התכנית חזית מסחרית, שטחים לצורכי ציבור וגני ילדים.

3. מדובר אפוא בגידול משמעותי בהיקף הבינוי ובאינטנסיביות השימוש במתחם, לרבות גידול במספר יחידות הדיור, במספר המשתמשים, במספר כלי הרכב ובתנועת רכבי שירות, אורחים, ספקים ורכבי תפעול.

4. נספח התנועה שהופקד מציג חניון בהיקף כולל של 294 מקומות חניה, כאשר מיקום הכניסה לחניה מסומן מכיוון רחוב רבנו פוליטי.

5. בה בעת, סעיף 6.2(א) להוראות התכנית קובע כי מספר מקומות החניה ייקבע לפי התקן התקף בעת מתן היתר הבניה; סעיפים 6.2(ב) ו-6.2(ג) מאפשרים לקבוע את מתווה החניון בשלב ההיתר ואף להוסיף שטחים וקומות תת-קרקעיות לצורכי חניה; וסעיף 6.2(ד) קובע כי בעת מתן ההיתר ניתן יהיה לשנות את מיקום הכניסות לחניון ואת מספרן, בתיאום עם מחלקת התנועה בעיריית ירושלים.

6. מכאן שהיקף החניון עשוי להשתנות ואף לגדול בשלב הרישוי, בעוד שההשפעה התנועתית המצטברת על רחוב רבנו פוליטי לא הוסדרה באופן מספק ומחייב כבר בשלב התכנית.

זיקת המתנגדים והפגיעה הצפויה

7. המתנגד מתגורר כאמור ברחוב רבנו פוליטי 12, בסמיכות ישירה לדרך שעליה מבקשת התכנית להעמיס את תנועת **מאות** כלי הרכב אל החניון וממנו.

8. למתנגד ולבני ביתו זיקה יומיומית וישירה לרחוב, והם צפויים להיות מושפעים באופן ממשי מהגידול בתנועה, מן העיכובים בכניסה וביציאה, ממפגשי כלי רכב בכיוונים מנוגדים, מתנועת רכבי שירות ומשאיות, מרעש, מפליטות ומהחמרת הסיכון התנועתית להולכי רגל.

9. סעיף 100 לחוק התכנון והבנייה מאפשר לכל מעוניין בקרקע, בבניין או בפרט תכנוני אחר, הרואה עצמו נפגע מתכנית שהופקדה, להגיש התנגדות. התנגדות לתכנית שבסמכות ועדה מחוזית מוגשת לוועדה המחוזית ועותק ממנה נמסר לוועדה המקומית.

רחוב רבנו פוליטי אינו מתאים לשמש כציר הגישה העיקרי לחניון

10. רחוב רבנו פוליטי הוא רחוב מקומי צר, ללא מוצא, המאופיין במגבלות פיזיות ותנועתיות משמעותיות. הרחוב אינו מתפקד כציר מאסף ואינו ערוך לקליטת תנועת כלי רכב בהיקף הצפוי מחניון המשרת פרויקט בן 169 יחידות דיור, שטחי מסחר ושימושים ציבוריים.

11. רוחב המיסעה האפקטיבי מצטמצם עוד יותר בשל חניה לאורך הרחוב, כניסות לבתים, מתקני רחוב ותשתיות. בפועל, כאשר שני כלי רכב מגיעים זה מול זה, לא אחת אחד הנהגים נדרש לעצור, להמתין או לנסוע לאחור כדי לאפשר מעבר.

12. מצב הרחוב הקיים מתועד בתצלומים המצורפים להתנגדות. בתצלומים ניתן לראות רחוב מגורים ללא מוצא, חניה לאורך צדדיו, רוחב נסיעה אפקטיבי מוגבל, תמרון מוגבל וממשק קרוב בין כלי הרכב, הכניסות לבתי המגורים והולכי הרגל.

13. כבר כיום נוצר קושי ממשי בכניסה לרחוב וביציאה ממנו בעת כניסת משאיות ורכבי שירות. בפרט:

13.1. משאית איסוף אשפה נכנסת לרחוב, לפי המצב הקיים במקום, מספר פעמים בשבוע.

13.2. משאיות הובלה.

13.3. משאית לפינוי פסולת נייר ומיחזור.

13.4. בתקופות בנייה או שיפוץ (כגון הפרויקט בקצה הרחוב הנבנה מזה מספר שנים ומתוך הנחה שאותו דבר יקרה כאשר ייהרסו מבני הרכבת ברחוב בן גוריון) בהמשך רחוב רבנו פוליטי בעתיד הקרוב) נכנסות לרחוב משאיות, רכבי עבודה ורכבים מסחריים.

14. בשל היות הרחוב ללא מוצא, כל עיכוב או חסימה מקומית משליכים על כלל המשתמשים ואין דרך חלופית לעקיפת החסימה.

15. הפניית התנועה אל חניון בהיקף המוצג בנספח התנועה צפויה להפוך רחוב מגורים מקומי וצר לנתיב הגישה המרכזי של פרויקט גדול, מבלי שהמבנה הפיזי, הגיאומטרי והתפקודי של הרחוב תואם שימוש זה.

16. אין לבחון את התאמת הרחוב רק לפי השאלה אם רכב בודד יכול לעבור בו בתנאים אופטימליים. המבחן התכנוני הרלוונטי הוא תפקוד הרחוב בתנאי אמת, לרבות:

16.1. מפגש בין כלי רכב הנכנסים ויוצאים בו-זמנית;

16.2. חניה קיימת לאורך הרחוב.

16.3. תנועת משאיות ורכבי שירות;

16.4. שעות שיא בבוקר ובערב.

16.5. גישה של רכבי חירום והצלה.

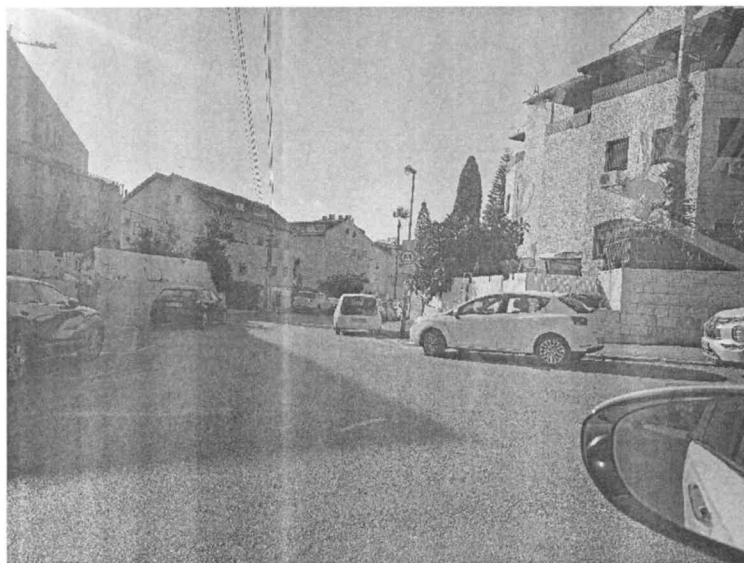
16.6. תנועת הולכי רגל וילדים.

16.7. תקלות, עבודות תשתית או חסימות זמניות.

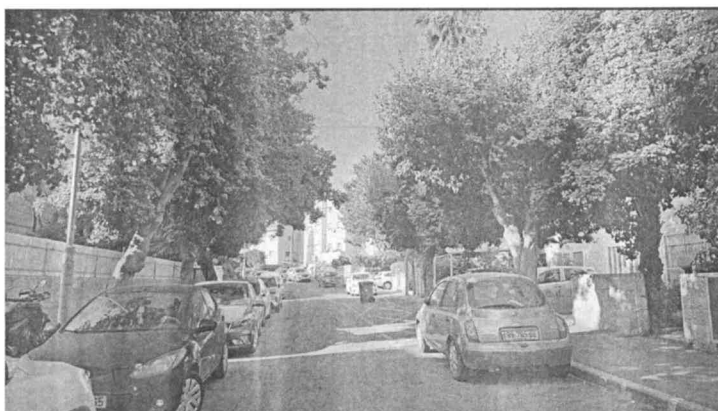
16.8. תקופת ביצוע הפרויקט, שבה צפויה תנועת משאיות וציוד הנדסי מוגברת.

17. תכנון גישה לחניון של מאות כלי רכב באמצעות רחוב ללא מוצא מחייב זהירות מיוחדת, שכן חסימה מקומית עלולה להביא לעיכוב הדדי, לנסיעה לאחור, לתמרונים בלתי בטוחים ולפגיעה ביכולת הגישה של רכב חירום.

18. בתצלום המתעד את רחוב רבנו פוליטי ניתן לראות את מבנה הרחוב ללא מוצא ואת החניה לאורך הדרך, באופן הממחיש את המגבלה התפקודית הקיימת כבר כיום. מדובר בתיעוד של המצב הפיזי הקיים, המחייב בדיקה מקצועית בשטח ולא הסתמכות על חתך דרך תיאורטי בלבד. ראו מטה התמונה שצולמה ביום 13.8.2026 בחיבור בין רבנו פוליטי לרחוב בית הערבה:



וכן התמונות להלן המתעדות את המשך רחוב רבנו פוליטי:



לעומת זאת ראו התמונות של החיבור הקיים בין הפרוייקט לבין רחוב בית הערבה וכן רצועת גינון שגם ממנה ניתן להכשיר רצועת דרך ככניסה ויציאה מהחניון המוצע, במקום מרחוב רבנו פוליטי:

**הבניינים הקיימים כיום בשטח
נשוא התכנית**

**הכניסה מרחוב בית הערבה שניתן
להגדיל אותה לאורך כל הגדר
המסומנת בצהוב**



**לחלופין, שטח רצועת הגינון הרחב שניתן להכשיר דרכו דרך גישה לחניון (ניתן לראות לפי 3 הרכבים החונים
במקביל אליו כי מדובר בשטח רחב במיוחד, מעבר למדרגות הקיימות ולשטח הגינון בצד השני):**



היקף החניון וחוסר הוודאות התכנונית מחמירים את הבעיה

19. נספח התנועה מציג, כאמור 294 מקומות חניה. גם אם מדובר במאזן חניה תכנוני שעשוי להתעדכן, זהו סדר הגודל שעל בסיסו יש לבחון את ההשלכות התנועתיות של התכנית המופקדת.
20. אין מדובר רק ב-294 כלי רכב הנכנסים פעם אחת ויוצאים פעם אחת ביום. חניון בהיקף כזה מייצר מספר רב של תנועות רכב במהלך היממה, לרבות יציאות וחזרות של דיירים, ביקורי אורחים, משלוחים, הסעות, מסחר ושימושים ציבוריים.
21. הוראות התכנית אינן קובעות מספר סופי של מקומות חניה, אלא מפנות לתקן שיהיה תקף במועד מתן היתר הבנייה. התכנית אף מתירה הוספת קומות ושטחי חניה תת-קרקעיים. משמעות הדבר היא כי קיימת אפשרות להרחבת היקף החניון מבלי שתידרש בהכרח תכנית חדשה.
22. גמישות זו עשויה להיות סבירה כשלעצמה בהיבט האדריכלי, אך היא מחייבת מנגנון תכנוני נגדי וברור להגבלת ההשפעה התנועתית. אין זה סביר להותיר את היקף החניון גמיש ואת מיקום הכניסה על רחוב מקומי צר, מבלי לקבוע תנאים מחייבים לבחינת קיבולת הרחוב, בטיחות התנועה והחלופות האפשריות.

קיומן של חלופות גישה עדיפות לאורה

23. כפי שניתן לראות בתמונות מעלה, המתחם אינו "כלוא" באופן המחייב גישה מרחוב רבנו פוליטי.
24. להפך, קיימות סביב המתחם חזיתות ורצועות קרקע המאפשרות, לכל הפחות, בחינה ממשית של חלופות גישה אחרות.

א. גישה ישירה מרחוב בית הערבה

25. רחוב בית הערבה הוא רחב יותר ורחוב דו-סטרי. לפי מיקומו של הפרויקט, ניתן לבחון יצירת גישה ישירה או עקיפה לחניון מרחוב זה.
26. רחוב בית הערבה מתאים יותר מבחינה תפקודית לקליטת תנועה דו-כיוונית, לפיזור תנועות ולתמרון של כלי רכב, בהשוואה לרחוב מגורים צר וללא מוצא.
27. גם שם התכנית הוא "התחדשות עירונית ברח' בית הערבה 22-24", והוראותיה מתארות את המגרש כמצוי בין בית הערבה ממזרח, רבנו פוליטי ממערב ושדרות עין צורים מדרום.

ב. גישה באמצעות רצועת הקרקע הסמוכה לעין צורים

28. בתצלום המצורף לעיל, ניבו נראים שלושה כלי רכב חונים לאורך רצועת קרקע מגוננת, נראית רצועה רחבה יחסית הגובלת במתחם. התצלום אינו מהווה תכנון הנדסי, אך הוא מצביע על חלופה פיזית שראוי לבדוק באמצעות מדידה ותכנון מפורט.
29. ניתן לבחון תוואי גישה דרך רצועה זו, או בסמוך לה, תוך התאמת הפיתוח, השיפועים, המדרגות והגיגון. ככל שהחלופה מחייבת שינוי ייעוד, התאמת שצ"פ, הסדר קנייני או פתרון נופי, יש לבחון נושאים אלה באופן מקצועי ולא לפסול את החלופה מראש.

ג. גישה מצדו העליון של המתחם

30. המתחם מתוחם גם בחלקו העליון ברצועות קרקע פתוחות יחסית. לפי התייעוד המצורף, קיימים גני ילדים מצד אחד ורצועת גיגון רחבה מן הצד האחר. גם אזור זה מחייב בדיקת היתכנות תנועתית, טופוגרפית ובטיחותית.

31. עצם סמיכותם של גני ילדים אינה מאפשרת לקבוע ללא בדיקה כי חלופה זו עדיפה, אך מחייבת השוואה מסודרת בין החלופות, הכוללת בטיחות ילדים, הפרדת הולכי רגל, שדה ראייה, שיפועים, רוחב גישה ונפחי תנועה.

ד. חיבור בית הערבה לרחוב בן גביראל

32. חלופה נוספת הראויה לבדיקה היא יצירת חיבור תנועתי בין רחוב בית הערבה לרחוב בן גביראל, תוך מניעת שימוש ברחוב רבנו פוליטי כדרך הגישה העיקרית לפרויקט.

33. מטרת ההתנגדות אינה לקבוע במקום יועץ התנועה מהו התוואי ההנדסי המדויק, אלא להצביע על כך שקיימות חלופות מכשיות ושלא הוצגה בחינה השוואתית מספקת המסבירה מדוע דווקא החלופה הפוגענית ביותר מבחינת תושבי רחוב רבנו פוליטי היא החלופה שנבחרה.

היעדר בחינה השוואתית מספקת של החלופות

34. מסמכי התכנית שהוצגו אינם כוללים, לפי החומר שבידי המתנגד, ניתוח השוואתי מלא בין חלופות הכניסה האפשריות.

35. בפרט, לא הוצגה השוואה סדורה הכוללת, לגבי כל חלופה:

- | | |
|--------|---|
| 35.1. | רוחב הדרך הקיימת והמוצעת. |
| 35.2. | קיבולת הדרך. |
| 35.3. | נפחי התנועה הקיימים והחזויים |
| 35.4. | תנועות בשעות השיא |
| 35.5. | יכולת מפגש של שני כלי רכב. |
| 35.6. | תנועת משאיות ורכבי שירות. |
| 35.7. | דרכי גישה לרכב חירום |
| 35.8. | בטיחות הולכי רגל; |
| 35.9. | מרחק מגני ילדים ומשימושים רגישים/ |
| 35.10. | שדה ראייה ביציאה מהחניון |
| 35.11. | שיפועי רמפת החניון; |
| 35.12. | השלכות החניה ברחובות הסמוכים; |
| 35.13. | השפעת תקופת ההקמה; |
| 35.14. | השפעה סביבתית, לרבות רעש ופליטות בסמוך לבתי מגורים. |

36. בחירה בחלופה בעלת השפעה משמעותית על רחוב מגורים צר מחייבת תשתית עובדתית ומקצועית ברורה. מקום שבו קיימות חלופות פוגעניות פחות, יש לבחון אותן באופן אמיתי, ענייני ומתועד.

37. לא די בהצגת רמפה הנדסית שניתן לבצע מבחינה גיאומטרית בתוך גבולות המגרש. יש לבחון את המערכת התנועתית שמחוץ למגרש ואת יכולתה לקלוט את התנועה שהרמפה תייצר.

הסתירה בין נספח התנועה לבין הוראות התכנית

38. שמו של נספח התנועה שהופקד מגדיר אותו כנספח מחייב לעניין מיקום הכניסה לחניה מרחוב רבנו פוליטי. מנגד, נכתב כאמור בסעיף 6.2(ד) להוראות התכנית כי בשלב ההיתר ניתן יהיה לשנות את מיקום הכניסות לחניון ואת מספרן בתיאום עם מחלקת התנועה בעיריית ירושלים.

39. מצב זה יוצר חוסר בהירות מהותי:

39.1. אם מיקום הכניסה מרחוב רבנו פוליטי הוא מחייב, מדוע הוראות התכנית מתירות לשנותו בשלב ההיתר;

- 39.2. אם המיקום אינו מחייב, מדוע מופקד נספח תנועה מחייב המציג את הכניסה דווקא ברחוב רבנו פוליטי ;
- 39.3. מהו המסמך הגובר במקרה של סתירה ;
- 39.4. האם שינוי הכניסה בשלב ההיתר יחייב פרסום לציבור או שמיעת התושבים ;
- 39.5. מהם הקריטריונים שלפיהם תיבחן החלופה בשלב ההיתר.
40. אין להותיר סוגיה כה מהותית לשיקול דעת עתידי ובלתי תחום בשלב הרישוי. מיקום הכניסה לחניון הוא רכיב בעל השפעה ציבורית ישירה על תושבי הרחוב, ולא פרט טכני פנימי של הבניין.
41. דחיית ההכרעה לשלב ההיתר עלולה לרוקן מתוכן את זכות ההתנגדות. בשלב התכנית הציבור רשאי להתנגד להסדר המוצע, ואילו שינוי עתידי בשלב ההיתר עשוי להתבצע ללא מנגנון מקביל של התנגדויות.
42. לפיכך, על הוועדה לקבוע כבר במסגרת ההכרעה בתכנית הוראה ברורה ומחייבת שלפיה הכניסה העיקרית לחניון לא תהיה מרחוב רבנו פוליטי, אלא אם לאחר בחינת חלופות בלתי תלויה יוכח כי אין חלופה אפשרית אחרת וכי הרחוב מסוגל לשאת בבטחה את מלוא נפח התנועה.

הרחבת הדרך המוצעת אינה פותרת את הבעיה

43. דברי ההסבר לתכנית מציינים כי מוצעת הרחבת דרך ברחובות רבנו פוליטי ובית הערבה. טבלת ייעודי הקרקע מציגה שטחים של "דרך מאושרת" ושל "דרך מוצעת".
44. ואולם, הרחבה נקודתית בגבול המגרש אינה הופכת את מלוא רחוב רבנו פוליטי לדרך דו-סטריית רחבה ואינה פותרת את צווארי הבקבוק לאורך הרחוב.
45. תנועה מהחניון אינה מסתיימת בחזית הפרויקט. כל כלי רכב הנכנס לחניון או יוצא ממנו נדרש לעבור במקטעי הרחוב הקיימים, שבהם חלות המגבלות המתוארות בהתנגדות.
46. לפיכך, אין די בהצגת זכות דרך מורחבת בצמוד למגרש. יש לבחון את התפקוד הרציף של מלוא מסלול הנסיעה, מן החיבור לרשת הדרכים ועד לפתח החניון.

בטיחות הולכי רגל ורכבי חירום

47. הגדלת נפח התנועה ברחוב צר וללא מוצא מגדילה את מספר נקודות החיכוך בין כלי רכב לבין הולכי רגל, ובהם ילדים, תושבים מבוגרים, דיירים היוצאים מחצרות הבתים ומשתמשים במרחב הרחוב.
48. תמרון כלי רכב לאחר, שנדרש כבר כיום בעת מפגש בין כלי רכב, הוא תמרון בעל רגישות בטיחותית מיוחדת בסביבת מגורים.
49. יש לבחון גם את יכולת הגישה והיציאה של אמבולנסים, רכב כיבוי והצלה, משטרה ורכבי חירום אחרים בשעות עומס או כאשר משאית שירות מצויה ברחוב.
50. על התכנית להבטיח כי תוספת התנועה לא תפגע בזמינות הדרך לרכבי חירום ולא תיצור תלות בפינוי כלי רכב חונים כתנאי למעבר.

מטרדי רעש, זיהום ופגיעה באיכות החיים

51. ריכוז הכניסה והיציאה לחניון ברחוב רבנו פוליטי יביא לתנועת כלי רכב בסמיכות לבתי המגורים הקיימים, לרבות בשעות הבוקר המוקדמות, הערב והלילה.

52. מדובר במקור פוטנציאלי לרעש מנועים, עצירות והאצות, צפירות, המתנה בכניסה לחניון, פתיחת שערים ומערכות אוורור.

53. הוראות התכנית עצמן מכירות בצורך למקס את פתחי פליטת האוויר מן החניון באופן שלא יהווה מטרד, וכן דורשות הקמת קיר לאורך רמפות הכניסה כדי להפחית מטרדים סביבתיים למבני המגורים. הכרה זו מחזקת את הצורך לבחון מלכתחילה את מיקום הרמפה ולא להסתפק באמצעים לצמצום מטרד לאחר שנבחר מיקום בעייתי.

הפגיעה בתקופת ביצוע הפרויקט

54. לתנועה הקבועה לאחר האכלוס מצטרפת השפעה זמנית אך משמעותית בתקופת ההריסה והבנייה.
55. ביצוע פרויקט בהיקף המתוכנן צפוי להיות כרוך בתנועה של משאיות, כלי צמ"ה, רכבי אספקה, קבלנים ופינוי פסולת בניין.
56. רחוב רבנו פוליטי אינו מתאים לשמש ציר מרכזי לתנועת בנייה כבדה, במקביל לתנועה המקומית, לפינוי האשפה ולגישה לבתי התושבים.
57. נדרש אפוא לקבוע כבר בהוראות התכנית כי דרך הגישה לאתר בתקופת הביצוע, ככל הניתן מבחינה הנדסית, תהיה מרחוב בית הערבה או מציר רחב ומתאים אחר, ולא דרך הרחוב ללא מוצא.

הצורך בדיקה תנועתית משלימה

58. בטרם תאושר התכנית במתכונתה הנוכחית, מתבקש מוסד התכנון לדרוש בדיקה תנועתית משלימה שתכלול:

- 58.1. ספירות תנועה עדכניות ברחוב רבנו פוליטי ובצמתים הסמוכים.
 - 58.2. מדידת רוחב הדרך האפקטיבי לאורך כל הרחוב.
 - 58.3. מיפוי חניה קיימת, כניסות לחצרות ותשתיות.
 - 58.4. סימולציה של מפגש כלי רכב בשני כיוונים.
 - 58.5. סימולציה של כניסת משאית אשפה ורכב חירום.
 - 58.6. בדיקת שעות השיא של הפרויקט.
 - 58.7. בדיקת ההשפעה המצטברת של 169 יחידות דיור, מסחר ושימושים ציבוריים.
 - 58.8. בדיקת חלופות גישה מבית הערבה, עין צורים ורצועות הקרקע הסמוכות.
 - 58.9. בחינת צורך בשתי כניסות לחניון לצורך פיזור תנועות וגיבוי בשעת חירום.
 - 58.10. בחינת הסדרי התנועה בתקופת ההקמה.
 - 58.11. ניתוח בטיחות של הולכי רגל ורכבי חירום.
 - 58.12. הצגת טבלת השוואה מנומקת בין החלופות.
59. הבדיקה צריכה להתייחס למצב הקיים בפועל בשטח, לרבות חניה ותנועת רכבי שירות, ולא רק לרוחב הסטטוטורי של זכות הדרך.

הסעדים המבוקשים

על יסוד כל האמור, מתבקשת הוועדה הנכבדה לקבל את ההתנגדות ולהורות כדלקמן:

60. **סעד עיקרי**
לתקן את התכנית ואת נספח התנועה כך שהכניסה והיציאה העיקריות לחניון לא ימוקמו ברחוב רבנו פוליטי, אלא מרחוב בית הערבה או מחלופה תנועתית אחרת שתימצא מתאימה לאחר בחינה מקצועית.

61. סעדים חלופיים ומצטברים

- 61.1. להחזיר את נספח התנועה לתכנון מחודש ולדרוש בחינת חלופות מלאה ומתועדת;
- 61.2. לקבוע בהוראות התכנית כי לא יינתן היתר בנייה לפני אישור נספח תנועה מתוקן על ידי הוועדה המחוזית או ועדת המשנה להתנגדויות;

- 61.3. לקבוע כי נספח התנועה המתוקן יכלול השוואה בין גישה מרחוב רבנו פוליטי, גישה מרחוב בית הערבה וגישה באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות לעין צורים ;
- 61.4. לקבוע כי ככל שתישקל כניסה כלשהי מרחוב רבנו פוליטי, היא לא תשמש ככניסה היחידה או העיקרית לחניון ;

62. סעדים נוספים

- 62.1. לקבוע מגבלה מפורשת שלפיה הרחבת מספר מקומות החניה או הוספת קומות חניה לא תותר ללא בדיקה תנועתית מעודכנת ;
- 62.2. לקבוע כתנאי להיתר פתרון מלא למעבר דו-כיווני, לתנועת רכב חירום ולתנועת משאיות שירות לאורך כל מסלול הגישה ;
- 62.3. לקבוע כי הגישה לאתר בתקופת ההריסה והבנייה לא תתבצע דרך רחוב רבנו פוליטי, למעט מקרים נקודתיים שיאושרו מראש במסגרת תכנית ארגון אתר ;
- 62.4. לקבוע מנגנון שיבטיח כי שינוי עתידי במיקום הכניסה לחניון לא יעשה ללא בחינת השלכותיו על הציבור ועל תושבי הרחובות הגובלים ;
- 62.5. לזמן את המתנגד לדיון בהתנגדות ולאפשר לו להציג את התצלומים ואת מאפייני הרחוב בפועל ;
- 62.6. לערוך, ככל שהוועדה תמצא לנכון, ביקור במקום, בשעה שבה מתקיימת תנועה רגילה ברחוב, לצורך התרשמות בלתי אמצעית ממגבלות הדרך.

סיכום

63. התכנית מציעה פרויקט משמעותי הכולל 169 יחידות דיור, מסחר ושימושים ציבוריים, ולצדו חניון רחב היקף. אין חולק כי פרויקט כזה מחייב פתרון חניה וגישה מתאים. המחלוקת היא בשאלה אם נכון להפנות את תנועת הפרויקט לרחוב מגורים צר וללא מוצא, שעה שקיימות חלופות אחרות הראויות לבדיקה.
64. בחירת רחוב רבנו פוליטי אינה עניין טכני. מדובר בהחלטה שתקבע את דפוסי התנועה ואת איכות חייהם של תושבי הרחוב למשך עשרות שנים.
65. אין הצדקה לאשר פתרון היוצר פגיעה צפויה ומובנית, כאשר ניתן לבחון פתרונות רחבים, בטוחים ומאוזנים יותר מכיוון רחוב בית הערבה וסביבתו.
66. ההתנגדות אינה מבקשת למנוע התחדשות עירונית, אלא להבטיח כי ההתחדשות תלווה בתכנון תנועת אחראי, בטוח ומידתי, שאינו מעביר את מלוא נטל התנועה לרחוב שאינו מתאים לכך.
67. מטרתה אינה למנוע את קידום הפרויקט עצמו, אלא לפעול לשינוי ו/או התאמת ההסדרים התנועתיים כך שיבטיחו פתרון תכנוני ראוי ומאוזן יותר. לא פעם אנו עדים לתכניות שמקודמות ללא בחינה יסודית של נושאים אלה ולאחר מכן מחאות תושבים זמן קצר לאחר האכלוס. במקרה זה גם דיירי הפרויקט העתידי וגם היזם וכמובן דיירי רחוב רבנו פוליטי יוצאים נשכרים שהדברים ילקחו בחשבון מלכתחילה ולא בדיעבד אחרי שכבר מאוחר.

דוגמאות לא ממצות :

רחוב גרשון אבנר –

<https://jerusalem.mynet.co.il/neighborhoods/article/HJp17thhw>

https://jerusalem.mynet.co.il/neighborhoods/article/m_330413

שכונת רמת שלמה –

[/https://www.kolhair.co.il/jerusalem-news/120880](https://www.kolhair.co.il/jerusalem-news/120880)

68. אשר על כן, מתבקשת הוועדה הנכבדה לקבל את ההתנגדות ולהורות על שינוי מיקום הכניסה לחניון, או לכל הפחות על בחינה מקצועית מחודשת ומלאה של החלופות בטרם אישור התכנית.

69. התנגדות זו נתמכת בתצהיר חתום ומאומת כדין.

בכבוד רב,



תצהיר לאימות העובדות הכלולות בהתנגדות לתכנית מס' 101-0995829

התחדשות עירונית ברחוב בית הערבה 22-24, ירושלים

אני הח"מ, **מרק איבקר**, ת"ז 313777898, מרחוב רבנו פוליטי 12, ירושלים, לאחר שהוזהרתי כי עלי להצהיר אמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהיר בזאת כדלקמן:

1. אני עושה תצהיר זה לתמיכה בהתנגדות שהגשתי לתכנית מס' **101-0995829** שעניינה "התחדשות עירונית ברח' בית הערבה 22-24, ירושלים", המופקדת בפני הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה ירושלים.
2. אני מתגורר ברחוב רבנו פוליטי 1 בירושלים, בסמיכות למתחם שעליו חלה התכנית ובסמיכות לדרך הגישה המוצעת לחניון הפרויקט.
3. **מכוח מגוריי במקום והשימוש היומיומי** שאני ובני ביתי עושים ברחוב רבנו פוליטי, מוכרים לי היטב מאפייניו הפיזיים והתנועתיים של הרחוב, מצב התנועה בו, מגבלות המעבר והכניסה אליו וכן אופן השימוש בו על ידי כלי רכב פרטיים, משאיות ורכבי שירות.
4. העובדות המפורטות בתצהיר זה הן בידיעתי האישית, אלא אם נאמר במפורש כי הן מבוססות על עיון במסמכי התכנית. ככל שהן מבוססות על מסמכי התכנית, המקור לכך מצוין בגוף התצהיר או בהתנגדות הנתמכת בו.

א. מאפייניו של רחוב רבנו פוליטי

1. רחוב רבנו פוליטי הוא רחוב מגורים צר וללא מוצא.
2. הרחוב אינו רחוב דו-סטרי רחב במובן התפקודי, ולמיטב ניסיוני היומיומי אין לאורכו מעבר חופשי ונוח לשני כלי רכב הנעים זה מול זה, בפרט כאשר חונים כלי רכב בצדי הרחוב.
3. בפועל, כאשר שני כלי רכב מגיעים זה מול זה במקטעים הצרים של הרחוב, נדרש לעיתים אחד מכלי הרכב לעצור, להמתין או לנסוע לאחור, עד למציאת מקום המאפשר לרכב האחר לעבור.
4. האפשרות לבצע תמרון כאמור מוגבלת עקב מבנה הרחוב, היותו ללא מוצא, כלי הרכב החונים לאורכו, הכניסות לבתי המגורים והתשתיות המצויות בשטח הרחוב ובשוליו.
5. גם במצב הקיים, עוד בטרם מימוש התכנית, קיימים מעת לעת קשיים בכניסה לרחוב וביציאה ממנו, בעיקר כאשר נכנס אליו רכב גדול או משאית.
6. משאית לפינוי אשפה נכנסת לרחוב, למיטב ידיעתי ומניסיוני כתושב הרחוב, לפחות **שלוש פעמים בשבוע**.
7. בעת כניסתה של משאית האשפה לרחוב, תנועת כלי הרכב ברחוב נעשית קשה ומוגבלת יותר, ואנו נדרשים כלי רכב להמתין עד להשלמת פעולת המשאית או עד שתתאפשר תנועתם.
8. בנוסף, נכנסים לרחוב מעת לעת כלי רכב המשמשים לפינוי מכל המחזור לפסולת נייר וכן משאיות וכלי רכב הנדרשים לצורך עבודות בנייה, שיפוץ, הובלה או אספקה.
9. בעת כניסת משאית או רכב גדול כאמור, מצטמצמת באופן ממשי היכולת של כלי רכב נוספים לנוע ברחוב, להיכנס אליו או לצאת ממנו.
10. בשל היות הרחוב ללא מוצא, לא קיימת דרך חלופית המאפשרת לעקוף רכב גדול, חסימה, עבודות או עיכוב הנוצרים בתוך הרחוב.
11. למיטב התרשמותי וניסיוני כתושב המקום, רחוב רבנו פוליטי משמש כיום בעיקר את בתי המגורים הקיימים בו ואינו מתפקד כציר תנועה ראשי או כרחוב מאסף.
12. התמונות שצורפו להתנגדות צולמו ביום 13.8.2026 והן משקפות, למיטב ידיעתי, את מצב הרחובות והשטחים המצולמים כפי שהיה במועד צילום התמונות.

13. אחת התמונות מתעדת את רחוב רבנו פוליטי ואת מבנה הרחוב, לרבות רוחבו, חניית כלי רכב לאורכו והאופי המקומי של הרחוב.
14. תמונה נוספת מתעדת את אזור הדרך והמעבר הסמוך למתחם, וכן את מגבלות התמרון והמעבר הקיימות באזור.
15. תמונה נוספת מתעדת רצועת קרקע רחבה יחסית הסמוכה למתחם, שבה נראים כלי רכב חונים. רצועת קרקע זו היא הרצועה שאליה התייחסתי בהתנגדות כחלופה אפשרית לבדיקה לצורך יצירת גישה למתחם מכיוון שדרות עין צורים או מכיוון רחוב בית הערבה.
16. התמונות מצורפות להתנגדות לצורך המחשת המצב הפיזי הקיים בלבד. אינני מצהיר כי התמונות מהוות מדידה הנדסית או כי ניתן לקבוע על יסודן בלבד את ההיתכנות ההנדסית של חלופת גישה מסוימת.

ב. היכרותי עם סביבת המתחם

1. המתחם שעליו חלה התכנית מצוי בין רחוב בית הערבה, רחוב רבנו פוליטי ושדרות עין צורים, כפי שעולה גם ממסמכי התכנית שבהם עיינתי.
2. רחוב בית הערבה הוא רחוב רחב יותר מרחוב רבנו פוליטי והוא מאפשר תנועה דו-סטריית באופן נוח יותר, בהשוואה לרחוב רבנו פוליטי.
3. כיום קיימת גישה למתחם גם מכיוון רחוב בית הערבה.
4. למיטב היכרותי עם המקום, מיקומו של המתחם מאפשר לבחון אפשרות לתכנון כניסה לחניון תת-קרקעי מכיוון רחוב בית הערבה, במישורין או באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות למתחם.
5. בסמוך למתחם, באזור שדרות עין צורים, מצויה רצועת קרקע רחבה יחסית הכוללת שטחי גינון. רצועה זו נראית בתמונה שבה נראים כלי רכב חונים.
6. בחלק אחר הסמוך למתחם קיימים גני ילדים מצד אחד ורצועת גינון רחבה מצד אחר.
7. על יסוד היכרותי עם הסביבה, אני סבור כי תוואי השטח והקשר בין המתחם לבין רחוב בית הערבה, שדרות עין צורים ורצועות הקרקע הסמוכות מצדיקים בדיקה תנועתית והנדסית ממשית של חלופות גישה שאינן מחייבות הפניית מלוא תנועת החניון לרחוב רבנו פוליטי.
8. אינני מתיימר לקבוע במסגרת תצהיר זה כי חלופה מסוימת ניתנת לביצוע מבחינה הנדסית, טופוגרפית, קניינית או סטטוטורית. טענתי היא כי בשטח קיימות אפשרויות פיזיות לכאורה המחייבות בדיקה מקצועית והשוואתית קודם לבחירה ברחוב רבנו פוליטי כדרך הגישה לחניון.

ג. הנתונים העולים ממסמכי התכנית

1. לצורך הגשת ההתנגדות עיינתי, בין היתר, בהוראות התכנית ובנספח התנועה שהופקדו בקשר לתכנית מס' 101-0995829.
2. מעיון בהוראות התכנית עולה כי התכנית מתייחסת למתחם בשטח של כ-4.223 דונם, וכי מדובר בתכנית פינוי-בינוי שבמסגרתה מוצעת הריסת מבנים קיימים שבהם 48 יחידות דיור והקמת ארבעה מבנים חדשים שבהם בסך הכול 169 יחידות דיור.
3. מעיון במסמכי התכנית עולה כי התכנית כוללת גם שימושי מסחר ושטחים מבונים לצורכי ציבור, לרבות שימוש חינוך.
4. מעיון בנספח התנועה עולה כי מוצגת בו כניסה לחניון מכיוון רחוב רבנו פוליטי.
5. עוד עולה מנספח התנועה, כפי שאני מבין אותו, כי מאזן החניה המוצג בו כולל 294 מקומות חניה.
6. הנתון בדבר 294 מקומות החניה המפורט בסעיף הקודם מבוסס על הרשום בנספח התנועה, ולא על ספירה שערכתי בעצמי.

7. מעיון בסעיף 6.2 להוראות התכנית עולה כי מספר מקומות החניה הסופי עתיד להיקבע בהתאם לתקן התקף במועד מתן היתר הבנייה.
8. עוד עולה מהוראות התכנית כי בשלב היתר הבנייה ניתן יהיה לקבוע את מתווה החניון ושלביותו, וכי תותר תוספת שטחים וקומות תת-קרקעיות לצורכי חניה בהתאם לתקן התקף.
9. כן עולה מסעיף 6.2(ד) להוראות התכנית כי בעת מתן היתר הבנייה ניתן יהיה לשנות את מיקום הכניסות לחניון ואת מספרן, בתיאום עם מחלקת התנועה בעיריית ירושלים.
10. על יסוד האמור, הבנתי היא כי נספח התנועה מציג חניון הכולל 294 מקומות חניה, אולם מספר מקומות החניה הסופי עשוי להיקבע או להשתנות בשלב היתר הבנייה בהתאם להוראות התכנית ולתקן שיחול באותה עת.
11. ההתנגדות שהגשתי ממוקדת במיקום הכניסה והיציאה מן החניון ובהשפעה הצפויה של תנועת כלי הרכב על רחוב רבנו פוליטי. אינני מתנגד לעצם קידום ההתחדשות העירונית במתחם.

ד. הפגיעה הצפויה כתוצאה מהכניסה לחניון

1. על בסיס היכרותי היומיומית עם הרחוב, אני סבור כי הפניית תנועת כלי הרכב אל חניון בהיקף המוצג בנספח התנועה דרך רחוב רבנו פוליטי צפויה להכביד באופן ניכר על התנועה ברחוב.
2. הגדלת תנועת כלי הרכב ברחוב צפויה, למיטב הערכתי, להגדיל את מספר המקרים שבהם כלי רכב המגיעים מכיוונים מנוגדים יידרשו לעצור, להמתין או לנסוע לאחור כדי לאפשר מעבר.
3. עומסי התנועה והקשיים צפויים להחמיר בעת כניסת משאית אשפה, רכב לפינוי מכלי מחזור, משאית הובלה, רכב מסחרי או כלי רכב הקשורים לעבודות בנייה.
4. במהלך ביצוע הפרויקט צפויה, מטבע הדברים, תנועה של משאיות, רכבי אספקה וכלי עבודה. ככל שתנועה זו תופנה לרחוב רבנו פוליטי, היא תתווסף למגבלות הקיימות ברחוב ולתנועה השוטפת של התושבים.
5. ריבוי כלי רכב ותמרונים נסיעה לאחור ברחוב עלולים ליצור נקודות חיכוך נוספות בין כלי רכב לבין הולכי רגל, וכן להקשות על כניסה לבתי המגורים ועל יציאה מהם.
6. חסימה או עיכוב בתוך רחוב ללא מוצא עלולים להקשות גם על כניסת רכב חירום או על יציאתו, בפרט כאשר מצויה ברחוב משאית או כאשר שני כלי רכב נתקלים זה בזה במקטע צר.
7. הפניית תנועת החניון לרחוב רבנו פוליטי צפויה גם להגדיל את הרעש, זמני ההמתנה, תנועת כלי הרכב בשעות שונות של היממה והמטרדים בסמיכות לבתי המגורים הקיימים.
8. הפגיעה המתוארת אינה בגדר חשש כללי או תיאורטי בלבד. היא מבוססת על הקשיים הקיימים ברחוב כבר כיום, אף בטרם נוספה אליו התנועה הצפויה מהפרויקט.

ה. הצורך בבחינת חלופות

1. לפי היכרותי עם השטח, קיימות חלופות אפשריות לכאורה לגישה לחניון, ובהן גישה מכיוון רחוב בית הערבה ובחינת תוואי דרך באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות לשדרות עין צורים ולמתחם.
2. כפי שצינתי לעיל, אינני מצהיר כי חלופות אלה נבדקו על ידי מהנדס תנועה מטעמי או כי הוכחה בשלב זה היתכנותן ההנדסית המלאה.
3. עם זאת, המאפיינים הפיזיים הנראים בשטח, רוחבו היחסי של רחוב בית הערבה, היותו דו-סטרי ורצועות הקרקע הקיימות בסביבת המתחם מצדיקים, להבנתי, בדיקה הנדסית ותנועתית מלאה של החלופות.
4. למיטב ידיעתי, על בסיס מסמכי התכנית שבהם עינתי, לא הוצגה בפני הציבור השוואה מפורטת ומנומקת בין חלופת הכניסה מרחוב רבנו פוליטי לבין כניסה מכיוון רחוב בית הערבה או באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות.

5. בפרט, לא מצאתי במסמכים שבהם עיינתי טבלת חלופות המציגה השוואה של רוחבי דרכים, נפחי תנועה, מפגשי כלי רכב, תנועת משאיות, גישת רכבי חירום, שיפועים, שדה ראייה, בטיחות הולכי רגל והשפעת תקופת הבנייה.

6. לאור ההשלכות ארוכות הטווח של מיקום הכניסה לחניון, אני סבור כי אין להותיר את בחינת חלופות הכניסה לשלב היתר הבנייה בלבד, אלא יש לבצע את הבחינה ולהכריע בה במסגרת הדיון בתכנית ובהתנגדויות.

ו. התמונות והמסמכים המצורפים

1. מצורפים להתנגדות תצלומים המתעדים את רחוב רבנו פוליטי, את סביבת המתחם ואת רצועת הקרקע שלגביה התבקשה בחינת חלופת גישה.

2. התצלומים משקפים באופן נאמן, למיטב ידיעתי, את מצב השטח במועד צילום התמונות.

3. התצלומים לא עברו שינוי המשנה את תוכנם, למעט אפשרות של התאמות טכניות לצורך צירופם למסמך, כגון הקטנת גודל הקובץ, חיתוך שוליים או הוספת כותרת המסבירה את מקום הצילום.

4. כן צורפו להתנגדות, או יוגשו עמה, העמודים הרלוונטיים מהוראות התכנית ומנספח התנועה שעליהם התבססתי.

5. כל האמור בהתנגדות המתייחס למצב הפיזי הקיים ברחוב רבנו פוליטי, לתנועת משאיות ורכבי שירות, לקשיי המעבר, למבנה הרחוב ולמיקומן של רצועות הקרקע הסמוכות למתחם, הוא אמת לפי ידיעתי האישית והיכרותי עם המקום.

6. כל האמור בהתנגדות ביחס למספר יחידות הדיוור, מספר מקומות החניה, הוראות החניה, מספר המבנים, שימושי התכנית והאפשרות לשנות את מיקום הכניסות לחניון מבוסס על עיוני במסמכי התכנית שהופקדו.

7. זה שמי, זו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.



תאריך: 24.8.2026

אישור עורך דין

אני הח"מ, עו"ד מר. מר. 24959, מאשר/ת בזה כי ביום 24/8/26 הופיע בפניי מר מר. אלקן, אשר זיהה עצמו באמצעות תעודת זהות מס' / המוכר לי אישית, ולאחר שהזהרתיו כי עליו להצהיר את האמת וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר את נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפניי.


גיתית נחליאל, עו"ד
מ.ר. 24959
רח' מסילת ישראל 13, ירושלים

תצהיר לאימות העובדות הכלולות בהתנגדות לתכנית מס' 101-0995829

התחדשות עירונית ברחוב בית הערבה 22-24, ירושלים

אני הח"מ, **מרק איבקר**, ת"ז 313777898, מרחוב רבנו פוליטי 12, ירושלים, לאחר שהוזהרתי כי עלי להצהיר אמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהיר בזאת כדלקמן:

1. אני עושה תצהיר זה לתמיכה בהתנגדות שהגשתי לתכנית מס' **101-0995829** שעניינה "התחדשות עירונית ברח' בית הערבה 22-24, ירושלים", המופקדת בפני הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה ירושלים.
2. אני מתגורר ברחוב רבנו פוליטי 1 בירושלים, בסמיכות למתחם שעליו חלה התכנית ובסמיכות לדרך הגישה המוצעת לחניון הפרויקט.
3. **מכוח מגוריי במקום והשימוש היומיומי** שאני ובניי עושים ברחוב רבנו פוליטי, מוכרים לי היטב מאפייניו הפיזיים והתנועתיים של הרחוב, מצב התנועה בו, מגבלות המעבר והכניסה אליו וכן אופן השימוש בו על ידי כלי רכב פרטיים, משאיות ורכבי שירות.
4. העובדות המפורטות בתצהיר זה הן בידיעתי האישית, אלא אם נאמר במפורש כי הן מבוססות על עיון במסמכי התכנית. ככל שהן מבוססות על מסמכי התכנית, המקור לכך מצוין בגוף התצהיר או בהתנגדות הנתמכת בו.

א. מאפייניו של רחוב רבנו פוליטי

1. רחוב רבנו פוליטי הוא רחוב מגורים צר וללא מוצא.
2. הרחוב אינו רחוב דו-סטרי רחב במובן התפקודי, ולמיטב ניסיוני היומיומי אין לאורכו מעבר חופשי ונוח לשני כלי רכב הנעים זה מול זה, בפרט כאשר חונים כלי רכב בצדי הרחוב.
3. בפועל, כאשר שני כלי רכב מגיעים זה מול זה במקטעים הצרים של הרחוב, נדרש לעיתים אחד מכלי הרכב לעצור, להמתין או לנסוע לאחור, עד למציאת מקום המאפשר לרכב האחר לעבור.
4. האפשרות לבצע תמרון כאמור מוגבלת עקב מבנה הרחוב, היותו ללא מוצא, כלי הרכב החונים לאורכו, הכניסות לבתי המגורים והתשתיות המצויות בשטח הרחוב ובשוליו.
5. גם במצב הקיים, עוד בטרם מימוש התכנית, קיימים מעת לעת קשיים בכניסה לרחוב וביציאה ממנו, בעיקר כאשר נכנס אליו רכב גדול או משאית.
6. משאית לפינוי אשפה נכנסת לרחוב, למיטב ידיעתי ומניסיוני כתושב הרחוב, לפחות **שלוש פעמים בשבוע**.
7. בעת כניסתה של משאית האשפה לרחוב, תנועת כלי הרכב ברחוב נעשית קשה ומוגבלת יותר, ואנו נדרשים כלי רכב להמתין עד להשלמת פעולת המשאית או עד שתתאפשר תנועתם.
8. בנוסף, נכנסים לרחוב מעת לעת כלי רכב המשמשים לפינוי מכל המחזור לפסולת נייר וכן משאיות וכלי רכב הנדרשים לצורך עבודות בנייה, שיפוץ, הובלה או אספקה.
9. בעת כניסת משאית או רכב גדול כאמור, מצטמצמת באופן ממשי היכולת של כלי רכב נוספים לנוע ברחוב, להיכנס אליו או לצאת ממנו.
10. בשל היות הרחוב ללא מוצא, לא קיימת דרך חלופית המאפשרת לעקוף רכב גדול, חסימה, עבודות או עיכוב הנוצרים בתוך הרחוב.
11. למיטב התרשמותי וניסיוני כתושב המקום, רחוב רבנו פוליטי משמש כיום בעיקר את בתי המגורים הקיימים בו ואינו מתפקד כציר תנועה ראשי או כרחוב מאסף.
12. התמונות שצורפו להתנגדות צולמו ביום 13.8.2026 והן משקפות, למיטב ידיעתי, את מצב הרחובות והשטחים המצולמים כפי שהיה במועד צילום התמונות.

13. אחת התמונות מתעדת את רחוב רבנו פוליטי ואת מבנה הרחוב, לרבות רוחבו, חניית כלי רכב לאורכו והאופי המקומי של הרחוב.
14. תמונה נוספת מתעדת את אזור הדרך והמעבר הסמוך למתחם, וכן את מגבלות התמרון והמעבר הקיימות באזור.
15. תמונה נוספת מתעדת רצועת קרקע רחבה יחסית הסמוכה למתחם, שבה נראים כלי רכב חונים. רצועת קרקע זו היא הרצועה שאליה התייחסתי בהתנגדות כחלופה אפשרית לבדיקה לצורך יצירת גישה למתחם מכיוון שדרות עין צורים או מכיוון רחוב בית הערבה.
16. התמונות מצורפות להתנגדות לצורך המחשת המצב הפיזי הקיים בלבד. אינני מצהיר כי התמונות מהוות מדידה הנדסית או כי ניתן לקבוע על יסודן בלבד את ההיתכנות ההנדסית של חלופת גישה מסוימת.

ב. היכרותי עם סביבת המתחם

1. המתחם שעליו חלה התכנית מצוי בין רחוב בית הערבה, רחוב רבנו פוליטי ושדרות עין צורים, כפי שעולה גם ממסמכי התכנית שבהם עיינתי.
2. רחוב בית הערבה הוא רחוב רחב יותר מרחוב רבנו פוליטי והוא מאפשר תנועה דו-סטרית באופן נוח יותר, בהשוואה לרחוב רבנו פוליטי.
3. כיום קיימת גישה למתחם גם מכיוון רחוב בית הערבה.
4. למיטב היכרותי עם המקום, מיקומו של המתחם מאפשר לבחון אפשרות לתכנון כניסה לחניון תת-קרקעי מכיוון רחוב בית הערבה, במישורין או באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות למתחם.
5. בסמוך למתחם, באזור שדרות עין צורים, מצויה רצועת קרקע רחבה יחסית הכוללת שטחי גינון. רצועה זו נראית בתמונה שבה נראים כלי רכב חונים.
6. בחלק אחר הסמוך למתחם קיימים גני ילדים מצד אחד ורצועת גינון רחבה מצד אחר.
7. על יסוד היכרותי עם הסביבה, אני סבור כי תוואי השטח והקשר בין המתחם לבין רחוב בית הערבה, שדרות עין צורים ורצועות הקרקע הסמוכות מצדיקים בדיקה תנועתית והנדסית ממשית של חלופות גישה שאינן מחייבות הפניית מלוא תנועת החניון לרחוב רבנו פוליטי.
8. אינני מתיימר לקבוע במסגרת תצהיר זה כי חלופה מסוימת ניתנת לביצוע מבחינה הנדסית, טופוגרפית, קניינית או סטטוטורית. טענתי היא כי בשטח קיימות אפשרויות פיזיות לכאורה המחייבות בדיקה מקצועית והשוואתית קודם לבחירה ברחוב רבנו פוליטי כדרך הגישה לחניון.

ג. הנתונים העולים ממסמכי התכנית

1. לצורך הגשת ההתנגדות עיינתי, בין היתר, בהוראות התכנית ובנספח התנועה שהופקדו בקשר לתכנית מס' 101-0995829.
2. מעיון בהוראות התכנית עולה כי התכנית מתייחסת למתחם בשטח של כ-4.223 דונם, וכי מדובר בתכנית פינוי-בינוי שבמסגרתה מוצעת הריסת מבנים קיימים שבהם 48 יחידות דיור והקמת ארבעה מבנים חדשים שבהם בסך הכול 169 יחידות דיור.
3. מעיון במסמכי התכנית עולה כי התכנית כוללת גם שימושי מסחר ושטחים מבונים לצורכי ציבור, לרבות שימוש חינוך.
4. מעיון בנספח התנועה עולה כי מוצגת בו כניסה לחניון מכיוון רחוב רבנו פוליטי.
5. עוד עולה מנספח התנועה, כפי שאני מבין אותו, כי מאזן החניה המוצג בו כולל 294 מקומות חניה.
6. הנתון בדבר 294 מקומות החניה המפורט בסעיף הקודם מבוסס על הרשום בנספח התנועה, ולא על ספירה שערכתי בעצמי.

7. מעיון בסעיף 6.2 להוראות התכנית עולה כי מספר מקומות החניה הסופי עתיד להיקבע בהתאם לתקן התקף במועד מתן היתר הבנייה.
8. עוד עולה מהוראות התכנית כי בשלב היתר הבנייה ניתן יהיה לקבוע את מתווה החניון ושלביותו, וכי תותר תוספת שטחים וקומות תת-קרקעיות לצורכי חניה בהתאם לתקן התקף.
9. כן עולה מסעיף 6.2(ד) להוראות התכנית כי בעת מתן היתר הבנייה ניתן יהיה לשנות את מיקום הכניסות לחניון ואת מספרן, בתיאום עם מחלקת התנועה בעיריית ירושלים.
10. על יסוד האמור, הבנתי היא כי נספח התנועה מציג חניון הכולל 294 מקומות חניה, אולם מספר מקומות החניה הסופי עשוי להיקבע או להשתנות בשלב היתר הבנייה בהתאם להוראות התכנית ולתקן שיחול באותה עת.
11. ההתנגדות שהגשתי ממוקדת במיקום הכניסה והיציאה מן החניון ובהשפעה הצפויה של תנועת כלי הרכב על רחוב רבנו פוליטי. אינני מתנגד לעצם קידום ההתחדשות העירונית במתחם.

ד. הפגיעה הצפויה כתוצאה מהכניסה לחניון

1. על בסיס היכרותי היומיומית עם הרחוב, אני סבור כי הפניית תנועת כלי הרכב אל חניון בהיקף המוצג בנספח התנועה דרך רחוב רבנו פוליטי צפויה להכביד באופן ניכר על התנועה ברחוב.
2. הגדלת תנועת כלי הרכב ברחוב צפויה, למיטב הערכתי, להגדיל את מספר המקרים שבהם כלי רכב המגיעים מכיוונים מנוגדים יידרשו לעצור, להמתין או לנסוע לאחור כדי לאפשר מעבר.
3. עומסי התנועה והקשיים צפויים להחמיר בעת כניסת משאית אשפה, רכב לפינוי מכלי מחזור, משאית הובלה, רכב מסחרי או כלי רכב הקשורים לעבודות בנייה.
4. במהלך ביצוע הפרויקט צפויה, מטבע הדברים, תנועה של משאיות, רכבי אספקה וכלי עבודה. ככל שתנועה זו תופנה לרחוב רבנו פוליטי, היא תתווסף למגבלות הקיימות ברחוב ולתנועה השוטפת של התושבים.
5. ריבוי כלי רכב ותמרונים נסיעה לאחור ברחוב עלולים ליצור נקודות חיכוך נוספות בין כלי רכב לבין הולכי רגל, וכן להקשות על כניסה לבתי המגורים ועל יציאה מהם.
6. חסימה או עיכוב בתוך רחוב ללא מוצא עלולים להקשות גם על כניסת רכב חירום או על יציאתו, בפרט כאשר מצויה ברחוב משאית או כאשר שני כלי רכב נתקלים זה בזה במקטע צר.
7. הפניית תנועת החניון לרחוב רבנו פוליטי צפויה גם להגדיל את הרעש, זמני ההמתנה, תנועת כלי הרכב בשעות שונות של היממה והמטרדים בסמיכות לבתי המגורים הקיימים.
8. הפגיעה המתוארת אינה בגדר חשש כללי או תיאורטי בלבד. היא מבוססת על הקשיים הקיימים ברחוב כבר כיום, אף בטרם נוספה אליו התנועה הצפויה מהפרויקט.

ה. הצורך בבחינת חלופות

1. לפי היכרותי עם השטח, קיימות חלופות אפשריות לכאורה לגישה לחניון, ובהן גישה מכיוון רחוב בית הערבה ובחינת תוואי דרך באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות לשדרות עין צורים ולמתחם.
2. כפי שצינתי לעיל, אינני מצהיר כי חלופות אלה נבדקו על ידי מהנדס תנועה מטעמי או כי הוכחה בשלב זה היתכנותן ההנדסית המלאה.
3. עם זאת, המאפיינים הפיזיים הנראים בשטח, רוחבו היחסי של רחוב בית הערבה, היותו דו-סטרי ורצועות הקרקע הקיימות בסביבת המתחם מצדיקים, להבנתי, בדיקה הנדסית ותנועתית מלאה של החלופות.
4. למיטב ידיעתי, על בסיס מסמכי התכנית שבהם עינתי, לא הוצגה בפני הציבור השוואה מפורטת ומנומקת בין חלופת הכניסה מרחוב רבנו פוליטי לבין כניסה מכיוון רחוב בית הערבה או באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות.

5. בפרט, לא מצאתי במסמכים שבהם עיינתי טבלת חלופות המציגה השוואה של רוחבי דרכים, נפחי תנועה, מפגשי כלי רכב, תנועת משאיות, גישת רכבי חירום, שיפועים, שדה ראייה, בטיחות הולכי רגל והשפעת תקופת הבנייה.

6. לאור ההשלכות ארוכות הטווח של מיקום הכניסה לחניון, אני סבור כי אין להותיר את בחינת חלופות הכניסה לשלב היתר הבנייה בלבד, אלא יש לבצע את הבחינה ולהכריע בה במסגרת הדיון בתכנית ובהתנגדויות.

ו. התמונות והמסמכים המצורפים

1. מצורפים להתנגדות תצלומים המתעדים את רחוב רבנו פוליטי, את סביבת המתחם ואת רצועת הקרקע שלגביה התבקשה בחינת חלופת גישה.

2. התצלומים משקפים באופן נאמן, למיטב ידיעתי, את מצב השטח במועד צילום התמונות.

3. התצלומים לא עברו שינוי המשנה את תוכנם, למעט אפשרות של התאמות טכניות לצורך צירופם למסמך, כגון הקטנת גודל הקובץ, חיתוך שוליים או הוספת כותרת המסבירה את מקום הצילום.

4. כן צורפו להתנגדות, או יוגשו עמה, העמודים הרלוונטיים מהוראות התכנית ומנספח התנועה שעליהם התבססתי.

5. כל האמור בהתנגדות המתייחס למצב הפיזי הקיים ברחוב רבנו פוליטי, לתנועת משאיות ורכבי שירות, לקשיי המעבר, למבנה הרחוב ולמיקומן של רצועות הקרקע הסמוכות למתחם, הוא אמת לפי ידיעתי האישית והיכרותי עם המקום.

6. כל האמור בהתנגדות ביחס למספר יחידות הדיר, מספר מקומות החניה, הוראות החניה, מספר המבנים, שימושי התכנית והאפשרות לשנות את מיקום הכניסות לחניון מבוסס על עיוני במסמכי התכנית שהופקדו.

7. זה שמי, זו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.



תאריך: 24.8.2026

אישור עורך דין

אני הח"מ, עו"ד מר. מר. 24959, מאשר/ת בזה כי ביום 24/8/26 הופיע בפניי מר מר. אלקן, אשר זיהה עצמו באמצעות תעודת זהות מס' / המוכר לי אישית, ולאחר שהזכרתי כי עליו להצהיר את האמת וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר את נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפניי.


גיתית נחליאל, עו"ד
מ.ר. 24959
רח' מסילת ישראל 13, ירושלים

לכבוד

הוועדה המחוזית לתכנון ובניה

ירושלים

א.ג.נ.,

הנדון: התנגדות לתכנית התחדשות עירונית מס' 101-0995829 רח' בית הערבה 22-24 ירושלים

אנו הח"מ, 33 מתן צור, תושבים ובעלי זכויות ברחוב רבנו פוליטי 4, ירושלים, מתכבדים להגיש התנגדות לתכנית שבנדון, מכוח סעיף 100 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, וזאת מן הנימוקים המפורטים להלן.

יובהר כי ההתנגדות אינה מכוונת לעצם קידומו של פרויקט ההתחדשות העירונית ואינה מבקשת למנוע את חידוש המתחם. אדרבה, הח"מ תומך בהתחדשות עירונית, בשיפור איכות החיים ובבניין ירושלים בעוד מאות אלפי יחידות דיור, בדגש על התחדשות עירונית בתוך השכונות הקיימות.

התנגדות זו ממוקדת אפוא ברכיב תכנוני מסוים, מהותי ובעל השלכות ארוכות טווח: **הקביעה בדבר מיקום הכניסה והיציאה לחניון הפרויקט מרחוב רבנו פוליטי**, חרף מאפייניו הפיזיים והתנועתיים הבעייתיים של הרחוב, ובהינתן חלופות נגישות, רחבות ובטוחות יותר מכיוון רחוב בית הערבה וסביבתו.

רקע תכנוני

1. התכנית חלה על מתחם בשטח של כ-4.223 דונם, המצוי בין רחוב בית הערבה, רחוב רבנו פוליטי ושדרות עין צורים, ומהווה תכנית מתאר מקומית הכוללת הוראות של תכנית מפורטת, שבסמכות הוועדה המחוזית.
2. בהתאם לדברי ההסבר, התכנית מציעה מהלך של פינוי-בינוי שבמסגרתו ייהרסו שני מבנים קיימים ובהם 48 יחידות דיור, ובמקומם יוקמו ארבעה מבנים חדשים ובהם בסך הכול 169 יחידות דיור. עוד כוללת התכנית חזית מסחרית, שטחים לצורכי ציבור וגני ילדים.
3. מדובר אפוא בגידול משמעותי בהיקף הבינוי ובאינטנסיביות השימוש במתחם, לרבות גידול במספר יחידות הדיור, במספר המשתמשים, במספר כלי הרכב ובתנועת רכבי שירות, אורחים, ספקים ורכבי תפעול.
4. נספח התנועה שהופקד מציג חניון בהיקף כולל של 294 מקומות חניה, כאשר מיקום הכניסה לחניה מסומן מכיוון רחוב רבנו פוליטי.
5. בה בעת, סעיף 6.2(א) להוראות התכנית קובע כי מספר מקומות החניה ייקבע לפי התקן התקף בעת מתן היתר הבניה; סעיפים 6.2(ב) ו-6.2(ג) מאפשרים לקבוע את מתווה החניון בשלב ההיתר ואף להוסיף שטחים וקומות תת-קרקעיות לצורכי חניה; וסעיף 6.2(ד) קובע כי בעת מתן ההיתר ניתן יהיה לשנות את מיקום הכניסות לחניון ואת מספרן, בתיאום עם מחלקת התנועה בעיריית ירושלים.
6. מכאן שהיקף החניון עשוי להשתנות ואף לגדול בשלב הרישוי, בעוד שההשפעה התנועתית המצטברת על רחוב רבנו פוליטי לא הוסדרה באופן מספק ומחייב כבר בשלב התכנית.

זיקת המתנגדים והפגיעה הצפויה

7. המתנגדים מתגורר כאמור ברחוב רבנו פוליטי __, בסמיכות ישירה לדרך שעליה מבקשת התכנית להעמיס את תנועת **מאות** כלי הרכב אל החניון וממנו.

8. למתנגדים ולבני ביתם זיקה יומיומית וישירה לרחוב, והם צפויים להיות מושפעים באופן ממשי מהגידול בתנועה, מן העיכובים בכניסה וביציאה, ממפגשי כלי רכב בכיוונים מנוגדים, מתנועת רכבי שירות ומשאיות, מרעש, מפליטות ומהחמרת הסיכון התנועתי להולכי רגל.

9. סעיף 100 לחוק התכנון והבנייה מאפשר לכל מעוניין בקרקע, בבניין או בפרט תכנוני אחר, הרואה עצמו נפגע מתכנית שהופקדה, להגיש התנגדות. התנגדות לתכנית שבסמכות ועדה מחוזית מוגשת לוועדה המחוזית ועותק ממנה נמסר לוועדה המקומית.

רחוב רבנו פוליטי אינו מתאים לשמש כציר הגישה העיקרי לחניון

10. רחוב רבנו פוליטי הוא רחוב מקומי צר, ללא מוצא, המאופיין במגבלות פיזיות ותנועתיות משמעותיות. הרחוב אינו מתפקד כציר מאסף ואינו ערוך לקליטת תנועת כלי רכב בהיקף הצפוי מחניון המשרת פרויקט בן 169 יחידות דיור, שטחי מסחר ושימושים ציבוריים.

11. רוחב המיסעה האפקטיבי מצטמצם עוד יותר בשל חניה לאורך הרחוב, כניסות לבתים, מתקני רחוב ותשתיות. בפועל, כאשר שני כלי רכב מגיעים זה מול זה, לא אחת אחד הנהגים נדרש לעצור, להמתין או לנסוע לאחור כדי לאפשר מעבר.

12. מצב הרחוב הקיים מתועד בתצלומים המצורפים להתנגדות. בתצלומים ניתן לראות רחוב מגורים ללא מוצא, חניה לאורך צדדיו, רוחב נסיעה אפקטיבי מוגבל, תמרון מוגבל וממשק קרוב בין כלי הרכב, הכניסות לבתי המגורים והולכי הרגל.

13. כבר כיום נוצר קושי ממשי בכניסה לרחוב וביציאה ממנו בעת כניסת משאיות ורכבי שירות. בפרט:

13.1. משאית איסוף אשפה נכנסת לרחוב, לפי המצב הקיים במקום, מספר פעמים בשבוע.

13.2. משאיות הובלה.

13.3. משאית לפינוי פסולת נייר ומיחזור.

13.4. בתקופות בנייה או שיפוץ (כגון הפרוייקט בקצה הרחוב הנבנה מזה מספר שנים ומתוך הנחה שאותו דבר יקרה כאשר ייהרסו מבני הרכבת ברחוב בן גביראל בהמשך רחוב רבנו פוליטי בעתיד הקרוב) נכנסות לרחוב משאיות, רכבי עבודה ורכבים מסחריים.

14. בשל היות הרחוב ללא מוצא, כל עיכוב או חסימה מקומית משליכים על כלל המשתמשים ואין דרך חלופית לעקיפת החסימה.

15. הפניית התנועה אל חניון בהיקף המוצג בנספח התנועה צפויה להפוך רחוב מגורים מקומי וצר לנתיב הגישה המרכזי של פרויקט גדול, מבלי שהמבנה הפיזי, הגיאומטרי והתפקודי של הרחוב תואם שימוש זה.

16. אין לבחון את התאמת הרחוב רק לפי השאלה אם רכב בודד יכול לעבור בו בתנאים אופטימליים. המבחן התכנוני הרלוונטי הוא תפקוד הרחוב בתנאי אמת, לרבות:

16.1. מפגש בין כלי רכב הנכנסים ויוצאים בו-זמנית;

16.2. חניה קיימת לאורך הרחוב.

16.3. תנועת משאיות ורכבי שירות;

16.4. שעות שיא בבוקר ובערב.

16.5. גישה של רכבי חירום והצלה.

16.6. תנועת הולכי רגל וילדים.

16.7. תקלות, עבודות תשתית או חסימות זמניות.

16.8. תקופת ביצוע הפרוייקט, שבה צפויה תנועת משאיות וציוד הנדסי מוגברת.

17. תכנון גישה לחניון של מאות כלי רכב באמצעות רחוב ללא מוצא מחייב זהירות מיוחדת, שכן חסימה מקומית עלולה להביא לעיכוב הדדי, לנסיעה לאחור, לתמרונים בלתי בטוחים ולפגיעה ביכולת הגישה של רכב חירום.

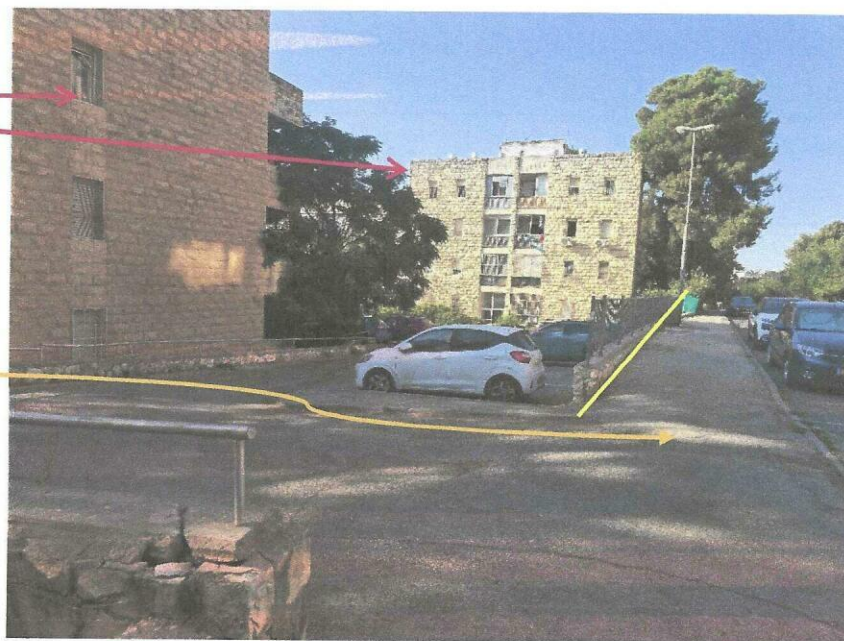
18. בתצלום המתעד את רחוב רבנו פוליטי ניתן לראות את מבנה הרחוב ללא מוצא ואת החניה לאורך הדרך, באופן הממחיש את המגבלה התפקודית הקיימת כבר כיום. מדובר בתיעוד של המצב הפיזי הקיים, המחייב בדיקה מקצועית בשטח ולא הסתמכות על חתך דרך תיאורטי בלבד. ראו מטה התמונה שצולמה ביום 13.8.2026 בחיבור בין רבנו פוליטי לרחוב בית הערבה:



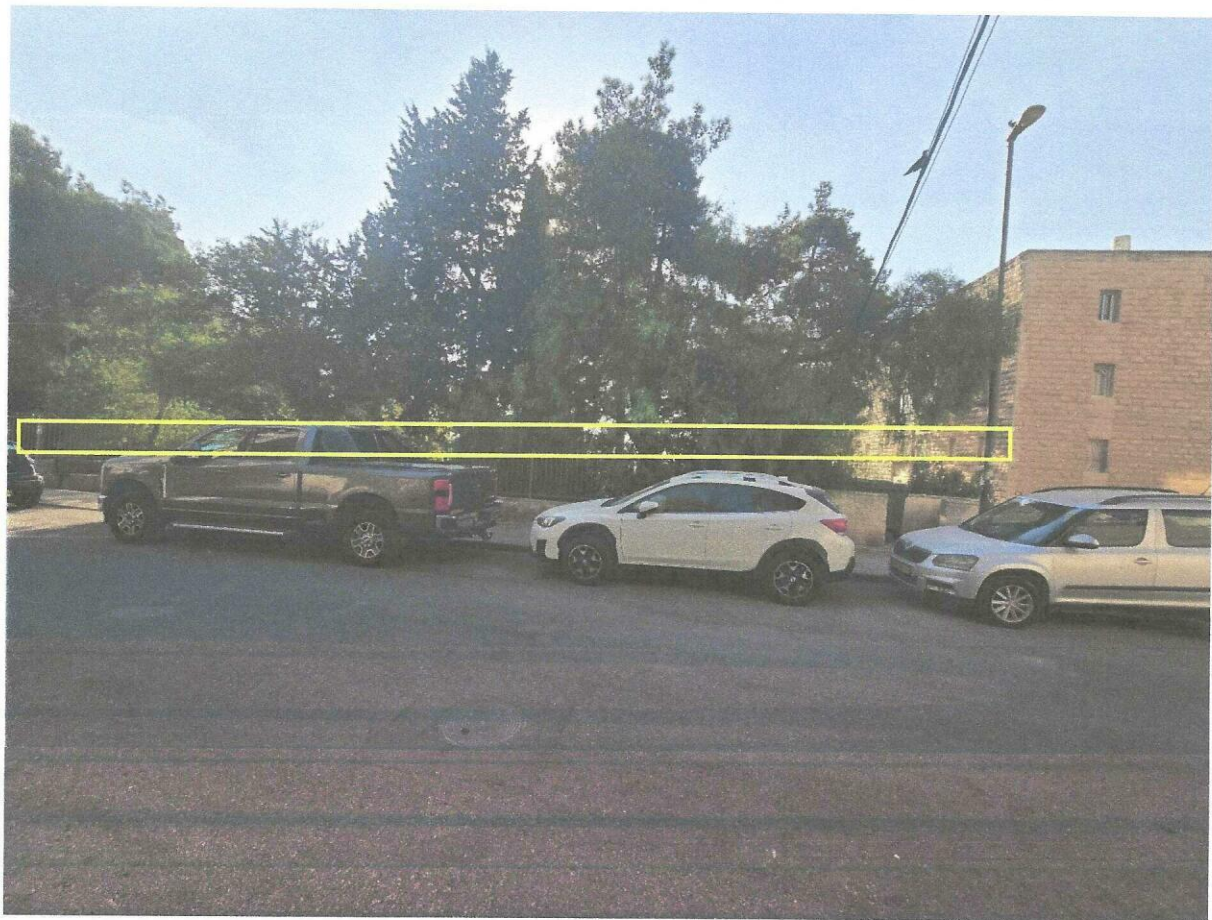
לעומת זאת ראו התמונות של החיבור הקיים בין הפרוייקט לבין רחוב בית הערבה וכן רצועת גינון שגם ממנה ניתן להכשיר רצועת דרך ככניסה ויציאה מהחניון המוצע, במקום מרחוב רבנו פוליטי:

**הבניינים הקיימים כיום בשטח
נשוא התכנית**

**הכניסה מרחוב בית הערבה שניתן
להגדיל אותה לאורך כל הגדר
המסומנת בצהוב**



לחלופין, שטח רצועת הגינון הרחב שניתן להכשיר דרכו דרך גישה לחניון (ניתן לראות לפי 3 הרכבים החונים במקביל אליו כי מדובר בשטח רחב במיוחד, מעבר למדרגות הקיימות ולשטח הגינון בצד השני):



היקף החניון וחוסר הוודאות התכנונית מחמירים את הבעיה

19. נספח התנועה מציג, כאמור 294 מקומות חניה. גם אם מדובר במאזן חניה תכנוני שעשוי להתעדכן, זהו סדר הגודל שעל בסיסו יש לבחון את ההשלכות התנועתיות של התכנית המופקדת.
20. אין מדובר רק ב-294 כלי רכב הנכנסים פעם אחת ויוצאים פעם אחת ביום. חניון בהיקף כזה מייצר מספר רב של תנועות רכב במהלך היממה, לרבות יציאות וחזרות של דיירים, ביקורי אורחים, משלוחים, הסעות, מסחר ושימושים ציבוריים.
21. הוראות התכנית אינן קובעות מספר סופי של מקומות חניה, אלא מפנות לתקן שיהיה תקף במועד מתן היתר הבנייה. התכנית אף מתירה הוספת קומות ושטחי חניה תת-קרקעיים. משמעות הדבר היא כי קיימת אפשרות להרחבת היקף החניון מבלי שתידרש בהכרח תכנית חדשה.
22. גמישות זו עשויה להיות סבירה כשלעצמה בהיבט האדריכלי, אך היא מחייבת מנגנון תכנוני נגדי וברור להגבלת ההשפעה התנועתית. אין זה סביר להותיר את היקף החניון גמיש ואת מיקום הכניסה על רחוב מקומי צר, מבלי לקבוע תנאים מחייבים לבחינת קיבולת הרחוב, בטיחות התנועה והחלופות האפשריות.

קיומן של חלופות גישה עדיפות לכאורה

23. כפי שניתן לראות בתמונות מעלה, המתחם אינו "כלוא" באופן המחייב גישה מרחוב רבנו פוליטי.

24. **להפך**, קיימות סביב המתחם חזיתות ורצועות קרקע המאפשרות, לכל הפחות, בחינה ממשית של חלופות גישה אחרות.

א. גישה ישירה מרחוב בית הערבה

25. רחוב בית הערבה הוא רחוב רחב יותר ורחוב דו-סטרי. לפי מיקומו של הפרויקט, ניתן לבחון יצירת גישה ישירה או עקיפה לחניון מרחוב זה.

26. רחוב בית הערבה מתאים יותר מבחינה תפקודית לקליטת תנועה דו-כיוונית, לפיזור תנועות ולתמרון של כלי רכב, בהשוואה לרחוב מגורים צר וללא מוצא.

27. גם שם התכנית הוא "התחדשות עירונית ברח' בית הערבה 22–24", והוראותיה מתארות את המגרש כמצוי בין בית הערבה ממזרח, רבנו פוליטי ממערב ושדרות עין צורים מדרום.

ב. גישה באמצעות רצועת הקרקע הסמוכה לעין צורים

28. בתצלום המצורף לעיל, שבו נראים שלושה כלי רכב חונים לאורך רצועת קרקע מגוננת, נראית רצועה רחבה יחסית הגובלת במתחם. התצלום אינו מהווה תכנון הנדסי, אך הוא מצביע על חלופה פיזית שראוי לבדוק באמצעות מדידה ותכנון מפורט.

29. ניתן לבחון תוואי גישה דרך רצועה זו, או בסמוך לה, תוך התאמת הפיתוח, השיפועים, המדרגות והגיגון. ככל שהחלופה מחייבת שינוי ייעוד, התאמת שצ"פ, הסדר קנייני או פתרון נופי, יש לבחון נושאים אלה באופן מקצועי ולא לפסול את החלופה מראש.

ג. גישה מצדו העליון של המתחם

30. המתחם מתוחם גם בחלקו העליון ברצועות קרקע פתוחות יחסית. לפי התיעוד המצורף, קיימים גני ילדים מצד אחד ורצועת גיגון רחבה מן הצד האחר. גם אזור זה מחייב בדיקת היתכנות תנועתית, טופוגרפית ובטיחותית.

31. עצם סמיכותם של גני ילדים אינה מאפשרת לקבוע ללא בדיקה כי חלופה זו עדיפה, אך מחייבת השוואה מסודרת בין החלופות, הכוללת בטיחות ילדים, הפרדת הולכי רגל, שדה ראייה, שיפועים, רוחב גישה ונפחי תנועה.

ד. חיבור בית הערבה לרחוב בן גבריאל

32. חלופה נוספת הראויה לבדיקה היא יצירת חיבור תנועתי בין רחוב בית הערבה לרחוב בן גבריאל, תוך מניעת שימוש ברחוב רבנו פוליטי כדרך הגישה העיקרית לפרויקט.

33. מטרת ההתנגדות אינה לקבוע במקום יועץ התנועה מהו התוואי ההנדסי המדויק, אלא להצביע על כך שקיימות חלופות ממשיות ושלא הוצגה בחינה השוואתית מספקת המסבירה מדוע דווקא החלופה הפוגענית ביותר מבחינת תושבי רחוב רבנו פוליטי היא החלופה שנבחרה.

היעדר בחינה השוואתית מספקת של החלופות

34. מסמכי התכנית שהוצגו אינם כוללים, לפי החומר שבידי המתנגד, ניתוח השוואתי מלא בין חלופות הכניסה האפשריות.

35. בפרט, לא הוצגה השוואה סדורה הכוללת, לגבי כל חלופה:

- 35.1. רוחב הדרך הקיימת והמוצעת.
- 35.2. קיבולת הדרך.
- 35.3. נפחי התנועה הקיימים והחזויים
- 35.4. תנועות בשעות השיא
- 35.5. יכולת מפגש של שני כלי רכב.
- 35.6. תנועת משאיות ורכבי שירות.
- 35.7. דרכי גישה לרכב חירום
- 35.8. בטיחות הולכי רגל;
- 35.9. מרחק מגני ילדים ומשימושים רגישים/
- 35.10. שדה ראייה ביציאה מהחניון
- 35.11. שיפועי רמפת החניון ;
- 35.12. השלכות החניה ברחובות הסמוכים ;
- 35.13. השפעת תקופת ההקמה ;
- 35.14. השפעה סביבתית, לרבות רעש ופליטות בסמוך לבתי מגורים.

36. בחירה בחלופה בעלת השפעה משמעותית על רחוב מגורים צר מחייבת תשתית עובדתית ומקצועית ברורה. מקום שבו קיימות חלופות פוגעניות פחות, יש לבחון אותן באופן אמיתי, ענייני ומתועד.

37. לא די בהצגת רמפה הנדסית שניתן לבצע מבחינה גיאומטרית בתוך גבולות המגרש. יש לבחון את המערכת התנועתית שמחוץ למגרש ואת יכולתה לקלוט את התנועה שהרמפה תייצר.

הסתירה בין נספח התנועה לבין הוראות התכנית

38. שמו של נספח התנועה שהופקד מגדיר אותו כנספח מחייב לעניין מיקום הכניסה לחניה מרחוב רבנו פוליטי. מנגד, נכתב כאמור בסעיף 6.2(ד) להוראות התכנית כי בשלב ההיתר ניתן יהיה לשנות את מיקום הכניסות לחניון ואת מספרן בתיאום עם מחלקת התנועה בעיריית ירושלים.

39. מצב זה יוצר חוסר בהירות מהותי:

39.1. אם מיקום הכניסה מרחוב רבנו פוליטי הוא מחייב, מדוע הוראות התכנית מתירות לשנותו בשלב ההיתר ;

39.2. אם המיקום אינו מחייב, מדוע מופקד נספח תנועה מחייב המציג את הכניסה דווקא ברחוב רבנו פוליטי ;

39.3. מהו המסמך הגובר במקרה של סתירה ;

39.4. האם שינוי הכניסה בשלב ההיתר יחייב פרסום לציבור או שמיעת התושבים ;

39.5. מהם הקריטריונים שלפיהם תיבחן החלופה בשלב ההיתר.

40. אין להותיר סוגיה כה מהותית לשיקול דעת עתידי ובלתי תחום בשלב הרישוי. מיקום הכניסה לחניון הוא רכיב בעל השפעה ציבורית ישירה על תושבי הרחוב, ולא פרט טכני פנימי של הבניין.

41. דחיית ההכרעה לשלב ההיתר עלולה לרוקן מתוכן את זכות ההתנגדות. בשלב התכנית הציבור רשאי להתנגד להסדר המוצע, ואילו שינוי עתידי בשלב ההיתר עשוי להתבצע ללא מנגנון מקביל של התנגדויות.

42. לפיכך, על הוועדה לקבוע כבר במסגרת ההכרעה בתכנית הוראה ברורה ומחייבת שלפיה הכניסה העיקרית לחניון לא תהיה מרחוב רבנו פוליטי, אלא אם לאחר בחינת חלופות בלתי תלויה יוכח כי אין חלופה אפשרית אחרת וכי הרחוב מסוגל לשאת בבטחה את מלוא נפח התנועה.

הרחבת הדרך המוצעת אינה פותרת את הבעיה

43. דברי ההסבר לתכנית מציינים כי מוצעת הרחבת דרך ברחובות רבנו פוליטי ובית הערבה. טבלת ייעודי הקרקע מציגה שטחים של "דרך מאושרת" ושל "דרך מוצעת".
44. ואולם, הרחבה נקודתית בגבול המגרש אינה הופכת את מלוא רחוב רבנו פוליטי לדרך דו-סטריית רחבה ואינה פותרת את צווארי הבקבוק לאורך הרחוב.
45. תנועה מהחניון אינה מסתיימת בחזית הפרויקט. כל כלי רכב הנכנס לחניון או יוצא ממנו נדרש לעבור במקטעי הרחוב הקיימים, שבהם חלות המגבלות המתוארות בהתנגדות.
46. לפיכך, אין די בהצגת זכות דרך מורחבת בצמוד למגרש. יש לבחון את התפקוד הרציף של מלוא מסלול הנסיעה, מן החיבור לרשת הדרכים ועד לפתח החניון.

בטיחות הולכי רגל ורכבי חירום

47. הגדלת נפח התנועה ברחוב צר וללא מוצא מגדילה את מספר נקודות החיכוך בין כלי רכב לבין הולכי רגל, ובהם ילדים, תושבים מבוגרים, דיירים היוצאים מחצרות הבתים ומשתמשים במרחב הרחוב.
48. תמרון כלי רכב לאחר, שנדרש כבר כיום בעת מפגש בין כלי רכב, הוא תמרון בעל רגישות בטיחותית מיוחדת בסביבת מגורים.
49. יש לבחון גם את יכולת הגישה והיציאה של אמבולנסים, רכב כיבוי והצלה, משטרה ורכבי חירום אחרים בשעות עומס או כאשר משאית שירות מצויה ברחוב.
50. על התכנית להבטיח כי תוספת התנועה לא תפגע בזמינות הדרך לרכבי חירום ולא תיצור תלות בפינוי כלי רכב חונים כתנאי למעבר.

מטרדי רעש, זיהום ופגיעה באיכות החיים

51. ריכוז הכניסה והיציאה לחניון ברחוב רבנו פוליטי יביא לתנועת כלי רכב בסמיכות לבתי המגורים הקיימים, לרבות בשעות הבוקר המוקדמות, הערב והלילה.
52. מדובר במקור פוטנציאלי לרעש מנועים, עצירות והאצות, צפירות, המתנה בכניסה לחניון, פתיחת שערים ומערכות אוורור.
53. הוראות התכנית עצמן מכירות בצורך למקס את פתחי פליטת האוויר מן החניון באופן שלא יהווה מטרד, וכן דורשות הקמת קיר לאורך רמפות הכניסה כדי להפחית מטרדים סביבתיים למבני המגורים. הכרה זו מחזקת את הצורך לבחון מלכתחילה את מיקום הרמפה ולא להסתפק באמצעים לצמצום מטרד לאחר שנבחר מיקום בעייתי.

הפגיעה בתקופת ביצוע הפרויקט

54. לתנועה הקבועה לאחר האכלוס מצטרפת השפעה זמנית אך משמעותית בתקופת ההריסה והבנייה.
55. ביצוע פרויקט בהיקף המתוכנן צפוי להיות כרוך בתנועה של משאיות, כלי צמ"ה, רכבי אספקה, קבלנים ופינוי פסולת בניין.
56. רחוב רבנו פוליטי אינו מתאים לשמש ציר מרכזי לתנועת בנייה כבדה, במקביל לתנועה המקומית, לפינוי האשפה ולגישה לבתי התושבים.
57. נדרש אפוא לקבוע כבר בהוראות התכנית כי דרך הגישה לאתר בתקופת הביצוע, ככל הניתן מבחינה הנדסית, תהיה מרחוב בית הערבה או מציר רחב ומתאים אחר, ולא דרך הרחוב ללא מוצא.

הצורך בבדיקה תנועתית משלימה

58. בטרם תאושר התכנית במתכונתה הנוכחית, מתבקש מוסד התכנון לדרוש בדיקה תנועתית משלימה שתכלול:

- 58.1. ספירות תנועה עדכניות ברחוב רבנו פוליטי ובצמתים הסמוכים.
- 58.2. מדידת רוחב הדרך האפקטיבי לאורך כל הרחוב.
- 58.3. מיפוי חניה קיימת, כניסות לחצרות ותשתיות.
- 58.4. סימולציה של מפגש כלי רכב בשני כיוונים.
- 58.5. סימולציה של כניסת משאית אשפה ורכב חירום.
- 58.6. בדיקת שעות השיא של הפרויקט.
- 58.7. בדיקת ההשפעה המצטברת של 169 יחידות דיור, מסחר ושימושים ציבוריים.
- 58.8. בדיקת חלופות גישה מבית הערבה, עין צורים ורצועות הקרקע הסמוכות.
- 58.9. בחינת צורך בשתי כניסות לחניון לצורך פיזור תנועות וגיבוי בשעת חירום.
- 58.10. בחינת הסדרי התנועה בתקופת ההקמה.
- 58.11. ניתוח בטיחות של הולכי רגל ורכבי חירום.
- 58.12. הצגת טבלת השוואה מנומקת בין החלופות.

59. הבדיקה צריכה להתייחס למצב הקיים בפועל בשטח, לרבות חניה ותנועת רכבי שירות, ולא רק לרוחב הסטטוטורי של זכות הדרך.

הסעדים המבוקשים

על יסוד כל האמור, מתבקשת הוועדה הנכבדה לקבל את ההתנגדות ולהורות כדלקמן:

60. סעד עיקרי

לתקן את התכנית ואת נספח התנועה כך שהכניסה והיציאה העיקריות לחניון לא ימוקמו ברחוב רבנו פוליטי, אלא מרחוב בית הערבה או מחלופה תנועתית אחרת שתימצא מתאימה לאחר בחינה מקצועית.

61. סעדים חלופיים ומצטברים

- 61.1. להחזיר את נספח התנועה לתכנון מחודש ולדרוש בחינת חלופות מלאה ומתועדת;
- 61.2. לקבוע בהוראות התכנית כי לא יינתן היתר בנייה לפני אישור נספח תנועה מתוקן על ידי הוועדה המחוזית או ועדת המשנה להתנגדויות;
- 61.3. לקבוע כי נספח התנועה המתוקן יכלול השוואה בין גישה מרחוב רבנו פוליטי, גישה מרחוב בית הערבה וגישה באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות לעין צורים;
- 61.4. לקבוע כי ככל שתישקל כניסה כלשהי מרחוב רבנו פוליטי, היא לא תשמש ככניסה היחידה או העיקרית לחניון;

62. סעדים נוספים

- 62.1. לקבוע מגבלה מפורשת שלפיה הרחבת מספר מקומות החניה או הוספת קומות חניה לא תותר ללא בדיקה תנועתית מעודכנת;
- 62.2. לקבוע כתנאי להיתר פתרון מלא למעבר דו-כיווני, לתנועת רכב חירום ולתנועת משאיות שירות לאורך כל מסלול הגישה;
- 62.3. לקבוע כי הגישה לאתר בתקופת ההריסה והבנייה לא תתבצע דרך רחוב רבנו פוליטי, למעט מקרים נקודתיים שיאושרו מראש במסגרת תכנית ארגון אתר;
- 62.4. לקבוע מנגנון שיבטיח כי שינוי עתידי במיקום הכניסה לחניון לא ייעשה ללא בחינת השלכותיו על הציבור ועל תושבי הרחובות הגובלים;
- 62.5. לזמן את המתנגד לדיון בהתנגדות ולאפשר לו להציג את התצלומים ואת מאפייני הרחוב בפועל;
- 62.6. לערוך, ככל שהוועדה תמצא לנכון, ביקור במקום, בשעה שבה מתקיימת תנועה רגילה ברחוב, לצורך התרשמות בלתי אמצעית ממגבלות הדרך.

סיכום

63. התכנית מציעה פרויקט משמעותי הכולל 169 יחידות דיור, מסחר ושימושים ציבוריים, ולצדו חניון רחב היקף. אין חולק כי פרויקט כזה מחייב פתרון חניה וגישה מתאים. המחלוקת היא בשאלה אם נכון להפנות את תנועת הפרויקט לרחוב מגורים צר וללא מוצא, שעה שקיימות חלופות אחרות הראויות לבדיקה.

64. בחירת רחוב רבנו פוליטי אינה עניין טכני. מדובר בהחלטה שתקבע את דפוסי התנועה ואת איכות חייהם של תושבי הרחוב למשך עשרות שנים.

65. אין הצדקה לאשר פתרון היוצר פגיעה צפויה ומובנית, כאשר ניתן לבחון פתרונות רחבים, בטוחים ומאוזנים יותר מכיוון רחוב בית הערבה וסביבתו.

66. ההתנגדות אינה מבקשת למנוע התחדשות עירונית, אלא להבטיח כי ההתחדשות תלווה בתכנון תנועת אחראי, בטוח ומידתי, שאינו מעביר את מלוא נטל התנועה לרחוב שאינו מתאים לכך.

67. מטרתה אינה למנוע את קידום הפרויקט עצמו, אלא לפעול לשינוי ו/או התאמת ההסדרים התנועתיים כך שיבטיחו פתרון תכנוני ראוי ומאוזן יותר. לא פעם אנו עדים לתכניות שמקודמות ללא בחינה יסודית של נושאים אלה ולאחר מכן מחאות תושבים זמן קצר לאחר האכלוס. במקרה זה גם דיירי הפרויקט העתידי וגם היזם וכמובן דיירי רחוב רבנו פוליטי יוצאים נשכרים שהדברים ילקחו בחשבון מלכתחילה ולא בדיעבד אחרי שכבר מאוחר.

דוגמאות לא ממצות:

רחוב גרשון אבנר –

<https://jerusalem.mynet.co.il/neighborhoods/article/HJp17thhw>

https://jerusalem.mynet.co.il/neighborhoods/article/m_330413

שכונת רמת שלמה –

<https://www.kolhair.co.il/jerusalem-news/120880>

68. אשר על כן, מתבקשת הוועדה הנכבדה לקבל את ההתנגדות ולהורות על שינוי מיקום הכניסה לחניון, או לכל הפחות על בחינה מקצועית מחודשת ומלאה של החלופות בטרם אישור התכנית.

69. התנגדות זו נתמכת בתצהיר חתום ומאומת כדין.

בכבוד רב,

תצהיר לאימות העובדות הכלולות בהתנגדות לתכנית מס' 101-0995829

התחדשות עירונית ברחוב בית הערבה 22-24, ירושלים

אני הח"מ, 3 תת 132 ת"ז 54066519, מרחוב רבנו פוליטי 4, ירושלים, לאחר שהוזהרתי כי עליי להצהיר אמת וכי אהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהיר בזאת כדלקמן:

1. אני עושה תצהיר זה לתמיכה בהתנגדות שהגשתי לתכנית מס' 101-0995829 שעניינה "התחדשות עירונית ברח' בית הערבה 22-24, ירושלים", המופקדת בפני הוועדה המחוזית לתכנון ולבנייה ירושלים.
2. אני מתגורר ברחוב רבנו פוליטי 4 בירושלים, בסמיכות למתחם שעליו חלה התכנית ובסמיכות לדרך הגישה המוצעת לחניון הפרויקט.
3. מכוח מגוריי במקום והשימוש היומיומי שאני ובני ביתי עושים ברחוב רבנו פוליטי, מוכרים לי היטב מאפייניו הפיזיים והתנועתיים של הרחוב, מצב התנועה בו, מגבלות המעבר והכניסה אליו וכן אופן השימוש בו על ידי כלי רכב פרטיים, משאיות ורכבי שירות.
4. העובדות המפורטות בתצהיר זה הן בידיעתי האישית, אלא אם נאמר במפורש כי הן מבוססות על עיון במסמכי התכנית. ככל שהן מבוססות על מסמכי התכנית, המקור לכך מצוין בגוף התצהיר או בהתנגדות הנתמכת בו.

א. מאפייניו של רחוב רבנו פוליטי

1. רחוב רבנו פוליטי הוא רחוב מגורים צר וללא מוצא.
2. הרחוב אינו רחוב דו-סטרי רחב במובן התפקודי, ולמיטב ניסיוני היומיומי אין לאורכו מעבר חופשי ונוח לשני כלי רכב הנעים זה מול זה, בפרט כאשר חונים כלי רכב בצדי הרחוב.
3. בפועל, כאשר שני כלי רכב מגיעים זה מול זה במקטעים הצרים של הרחוב, נדרש לעיתים אחד מכלי הרכב לעצור, להמתין או לנסוע לאחור, עד למציאת מקום המאפשר לרכב האחר לעבור.
4. האפשרות לבצע תמרון כאמור מוגבלת עקב מבנה הרחוב, היותו ללא מוצא, כלי הרכב החונים לאורכו, הכניסות לבתי המגורים והתשתיות המצויות בשטח הרחוב ובשוליו.
5. גם במצב הקיים, עוד בטרם מימוש התכנית, קיימים מעת לעת קשיים בכניסה לרחוב וביציאה ממנו, בעיקר כאשר נכנס אליו רכב גדול או משאית.
6. משאית לפינוי אשפה נכנסת לרחוב, למיטב ידיעתי ומניסיוני כתושב הרחוב, לפחות **שלוש פעמים בשבוע**.
7. בעת כניסתה של משאית האשפה לרחוב, תנועת כלי הרכב ברחוב נעשית קשה ומוגבלת יותר, ואנו נדרשים כלי רכב להמתין עד להשלמת פעולת המשאית או עד שתתאפשר תנועתם.
8. בנוסף, נכנסים לרחוב מעת לעת כלי רכב המשמשים לפינוי מכל המחזור לפסולת נייר וכן משאיות וכלי רכב הנדרשים לצורך עבודות בנייה, שיפוץ, הובלה או אספקה.
9. בעת כניסת משאית או רכב גדול כאמור, מצטמצמת באופן ממשי היכולת של כלי רכב נוספים לנוע ברחוב, להיכנס אליו או לצאת ממנו.
10. בשל היות הרחוב ללא מוצא, לא קיימת דרך חלופית המאפשרת לעקוף רכב גדול, חסימה, עבודות או עיכוב הנוצרים בתוך הרחוב.
11. למיטב התרשמותי וניסיוני כתושב המקום, רחוב רבנו פוליטי משמש כיום בעיקר את בתי המגורים הקיימים בו ואינו מתפקד כציר תנועה ראשי או כרחוב מאסף.

12. התמונות שצורפו להתנגדות צולמו ביום 13.8.2026 והן משקפות, למיטב ידיעתי, את מצב הרחובות והשטחים המצולמים כפי שהיה במועד צילום התמונות.
13. אחת התמונות מתעדת את רחוב רבנו פוליטי ואת מבנה הרחוב, לרבות רוחבו, חניית כלי רכב לאורכו והאופי המקומי של הרחוב.
14. תמונה נוספת מתעדת את אזור הדרך והמעבר הסמוך למתחם, וכן את מגבלות התמרון והמעבר הקיימות באזור.
15. תמונה נוספת מתעדת רצועת קרקע רחבה יחסית הסמוכה למתחם, שבה נראים כלי רכב חונים. רצועת קרקע זו היא הרצועה שאליה התייחסתי בהתנגדות כחלופה אפשרית לבדיקה לצורך יצירת גישה למתחם מכיוון שדרות עין צורים או מכיוון רחוב בית הערבה.
16. התמונות מצורפות להתנגדות לצורך המחשת המצב הפיזי הקיים בלבד. אינני מצהיר כי התמונות מהוות מדידה הנדסית או כי ניתן לקבוע על יסודן בלבד את ההיתכנות ההנדסית של חלופת גישה מסוימת.

ב. היכרותי עם סביבת המתחם

1. המתחם שעליו חלה התכנית מצוי בין רחוב בית הערבה, רחוב רבנו פוליטי ושדרות עין צורים, כפי שעולה גם ממסמכי התכנית שבהם עיינתי.
2. רחוב בית הערבה הוא רחוב רחב יותר מרחוב רבנו פוליטי והוא מאפשר תנועה דו-סטריית באופן נוח יותר, בהשוואה לרחוב רבנו פוליטי.
3. כיום קיימת גישה למתחם גם מכיוון רחוב בית הערבה.
4. למיטב היכרותי עם המקום, מיקומו של המתחם מאפשר לבחון אפשרות לתכנון כניסה לחניון תת-קרקעי מכיוון רחוב בית הערבה, במישורין או באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות למתחם.
5. בסמוך למתחם, באזור שדרות עין צורים, מצויה רצועת קרקע רחבה יחסית הכוללת שטחי גינון. רצועה זו נראית בתמונה שבה נראים כלי רכב חונים.
6. בחלק אחר הסמוך למתחם קיימים גני ילדים מצד אחד ורצועת גינון רחבה מצד אחר.
7. על יסוד היכרותי עם הסביבה, אני סבור כי תוואי השטח והקשר בין המתחם לבין רחוב בית הערבה, שדרות עין צורים ורצועות הקרקע הסמוכות מצדיקים בדיקה תנועתית והנדסית ממשית של חלופות גישה שאינן מחייבות הפניית מלוא תנועת החניון לרחוב רבנו פוליטי.
8. אינני מתיימר לקבוע במסגרת תצהיר זה כי חלופה מסוימת ניתנת לביצוע מבחינה הנדסית, טופוגרפית, קניינית או סטטוטורית. טענתי היא כי בשטח קיימות אפשרויות פיזיות לכאורה המחייבות בדיקה מקצועית והשוואתית קודם לבחירה ברחוב רבנו פוליטי כדרך הגישה לחניון.

ג. הנתונים העולים ממסמכי התכנית

1. לצורך הגשת ההתנגדות עיינתי, בין היתר, בהוראות התכנית ובנספח התנועה שהופקדו בקשר לתכנית מס' 101-0995829.
2. מעיון בהוראות התכנית עולה כי התכנית מתייחסת למתחם בשטח של כ-4.223 דונם, וכי מדובר בתכנית פיזיו-בינוי שבמסגרתה מוצעת הריסת מבנים קיימים שבהם 48 יחידות דיור והקמת ארבעה מבנים חדשים שבהם בסך הכול 169 יחידות דיור.
3. מעיון במסמכי התכנית עולה כי התכנית כוללת גם שימושי מסחר ושטחים מבונים לצורכי ציבור, לרבות שימוש חינוך.
4. מעיון בנספח התנועה עולה כי מוצגת בו כניסה לחניון רחוב רבנו פוליטי.
5. עוד עולה מנספח התנועה, כפי שאני מבין אותו, כי מאזן החניה המוצג בו כולל 294 מקומות חניה.

6. הנתון בדבר 294 מקומות החניה המפורט בסעיף הקודם מבוסס על הרשום בנספח התנועה, ולא על ספירה שערכתי בעצמי.
7. מעיון בסעיף 6.2 להוראות התכנית עולה כי מספר מקומות החניה הסופי עתיד להיקבע בהתאם לתקן התקף במועד מתן היתר הבנייה.
8. עוד עולה מהוראות התכנית כי בשלב היתר הבנייה ניתן יהיה לקבוע את מתווה החניון ושלביותו, וכי תותר תוספת שטחים וקומות תת-קרקעיות לצורכי חניה בהתאם לתקן התקף.
9. כן עולה מסעיף 6.2(ד) להוראות התכנית כי בעת מתן היתר הבנייה ניתן יהיה לשנות את מיקום הכניסות לחניון ואת מספרן, בתיאום עם מחלקת התנועה בעיריית ירושלים.
10. על יסוד האמור, הבנתי היא כי נספח התנועה מציג חניון הכולל 294 מקומות חניה, אולם מספר מקומות החניה הסופי עשוי להיקבע או להשתנות בשלב היתר הבנייה בהתאם להוראות התכנית ולתקן שיחול באותה עת.
11. ההתנגדות שהגשתי ממוקדת במיקום הכניסה והיציאה מן החניון ובהשפעה הצפויה של תנועת כלי הרכב על רחוב רבנו פוליטי. אינני מתנגד לעצם קידום ההתחדשות העירונית במתחם.

ד. הפגיעה הצפויה כתוצאה מהכניסה לחניון

1. על בסיס היכרותי היומיומית עם הרחוב, אני סבור כי הפניית תנועת כלי הרכב אל חניון בהיקף המוצג בנספח התנועה דרך רחוב רבנו פוליטי צפויה להכביד באופן ניכר על התנועה ברחוב.
2. הגדלת תנועת כלי הרכב ברחוב צפויה, למיטב הערכתי, להגדיל את מספר המקרים שבהם כלי רכב המגיעים מכיוונים מנוגדים יידרשו לעצור, להמתין או לנסוע לאחור כדי לאפשר מעבר.
3. עומסי התנועה והקשיים צפויים להחמיר בעת כניסת משאית אשפה, רכב לפינוי מכלי מחזור, משאית הובלה, רכב מסחרי או כלי רכב הקשורים לעבודות בנייה.
4. במהלך ביצוע הפרויקט צפויה, מטבע הדברים, תנועה של משאיות, רכבי אספקה וכלי עבודה. ככל שתנועה זו תופנה לרחוב רבנו פוליטי, היא תתווסף למגבלות הקיימות ברחוב ולתנועה השוטפת של התושבים.
5. ריבוי כלי רכב ותמרוני נסיעה לאחור ברחוב עלולים ליצור נקודות חיכוך נוספות בין כלי רכב לבין הולכי רגל, וכן להקשות על כניסה לבתי המגורים ועל יציאה מהם.
6. חסימה או עיכוב בתוך רחוב ללא מוצא עלולים להקשות גם על כניסת רכב חירום או על יציאתו, בפרט כאשר מצויה ברחוב משאית או כאשר שני כלי רכב נתקלים זה בזה במקטע צר.
7. הפניית תנועת החניון לרחוב רבנו פוליטי צפויה גם להגדיל את הרעש, זמני ההמתנה, תנועת כלי הרכב בשעות שונות של היממה והמטרדים בסמיכות לבתי המגורים הקיימים.
8. הפגיעה המתוארת אינה בגדר חשש כללי או תיאורטי בלבד. היא מבוססת על הקשיים הקיימים ברחוב כבר כיום, אף בטרם נוספה אליו התנועה הצפויה מהפרויקט.

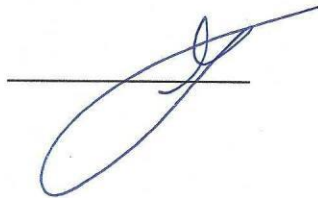
ה. הצורך בבחינת חלופות

1. לפי היכרותי עם השטח, קיימות חלופות אפשריות לכאורה לגישה לחניון, ובהן גישה מכיוון רחוב בית הערבה ובחינת תוואי דרך באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות לשדרות עין צורים ולמתחם.
2. כפי שצינתי לעיל, אינני מצהיר כי חלופות אלה נבדקו על ידי מהנדס תנועה מטעמי או כי הוכחה בשלב זה היתכנותן ההנדסית המלאה.
3. עם זאת, המאפיינים הפיזיים הנראים בשטח, רוחבו היחסי של רחוב בית הערבה, היותו דו-סטרי ורצועות הקרקע הקיימות בסביבת המתחם מצדיקים, להבנתי, בדיקה הנדסית ותנועתית מלאה של החלופות.

4. למיטב ידיעתי, על בסיס מסמכי התכנית שבהם עיינתי, לא הוצגה בפני הציבור השוואה מפורטת ומנומקת בין חלופת הכניסה מרחוב רבנו פוליטי לבין כניסה מכיוון רחוב בית הערבה או באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות.
5. בפרט, לא מצאתי במסמכים שבהם עיינתי טבלת חלופות המציגה השוואה של רוחבי דרכים, נפחי תנועה, מפגשי כלי רכב, תנועת משאיות, גישת רכבי חירום, שיפועים, שדה ראייה, בטיחות הולכי רגל והשפעת תקופת הבנייה.
6. לאור ההשלכות ארוכות הטווח של מיקום הכניסה לחניון, אני סבור כי אין להותיר את בחינת חלופות הכניסה לשלב היתר הבנייה בלבד, אלא יש לבצע את הבחינה ולהכריע בה במסגרת הדיון בתכנית ובהתנגדויות.

ו. התמונות והמסמכים המצורפים

1. מצורפים להתנגדות תצלומים המתעדים את רחוב רבנו פוליטי, את סביבת המתחם ואת רצועת הקרקע שלגביה התבקשה בחינת חלופת גישה.
2. התצלומים משקפים באופן נאמן, למיטב ידיעתי, את מצב השטח במועד צילום התמונות.
3. התצלומים לא עברו שינוי המשנה את תוכנם, למעט אפשרות של התאמות טכניות לצורך צירופם למסמך, כגון הקטנת גודל הקובץ, חיתוך שוליים או הוספת כותרת המסבירה את מקום הצילום.
4. כן צורפו להתנגדות, או יוגשו עמה, העמודים הרלוונטיים מהוראות התכנית ומנספח התנועה שעליהם התבססתי.
5. כל האמור בהתנגדות המתייחס למצב הפיזי הקיים ברחוב רבנו פוליטי, לתנועת משאיות ורכבי שירות, לקשיי המעבר, למבנה הרחוב ולמיקומן של רצועות הקרקע הסמוכות למתחם, הוא אמת לפי ידיעתי האישית והיכרותי עם המקום.
6. כל האמור בהתנגדות ביחס למספר יחידות הדיוור, מספר מקומות החניה, הוראות החניה, מספר המבנים, שימושי התכנית והאפשרות לשנות את מיקום הכניסות לחניון מבוסס על עיוני במסמכי התכנית שהופקדו.
7. זה שמי, זו חתימתי ותוכן תצהירי אמת.



תאריך: 15.8.2016

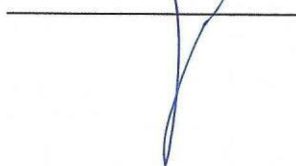
אישור עורך דין

אני הח"מ, עו"ד יורג אל, מאשר/ת בזה כי ביום 15.8.2016 הופיע בפניי מר עמרם, אשר זיהה עצמו באמצעות תעודת זהות מס' 54066519 / המוכר לי אישית, ולאחר שהזהרתיו כי עליו להצהיר את האמת וכי יהיה צפוי לעונשים הקבועים בחוק אם לא יעשה כן, אישר את נכונות הצהרתו דלעיל וחתם עליה בפניי.

יניב שבו

עורך-דין

מ.ר. 51560



לכבוד

הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה

מחוז ירושלים

א.ג.ב.,

הנדון: התנגדות לתכנית התחדשות עירונית מס' 101-0995829 – רח' בית הערבה 22-24, ירושלים

(מוגשת מכוח סעיף 100 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965)

א. תמצית ההתנגדות

ההתנגדות אינה מכוונת נגד קידום ההתחדשות העירונית במתחם. היא ממוקדת ברכיב תכנוני אחד: מיקום הכניסה והיציאה לחניון בן 294 מקומות ברחוב רבנו פוליטי – רחוב מגורים מקומי, צר, ללא מוצא, שבפועל אינו מאפשר מפגש נוח של שני כלי רכב.

• נספח התנועה, שהוגדר בתכנית כמסמך מחייב, קובע את הכניסה ברחוב רבנו פוליטי – ואילו סעיף 6.2(ד) להוראות מתיר לשנות את מיקומן ומספרן של הכניסות בשלב היתר הבנייה. שני אלה אינם יכולים לעמוד זה לצד זה.

• משמעות הדבר היא שההכרעה בסוגיה המשפיעה ביותר על תושבי הרחוב נדחית לשלב שבו אין עוד זכות התנגדות, אין פרסום לציבור ואין הליך שמיעה – ובכך מתרסקת זכות ההתנגדות מתוכן.

• לפי מקדמי ייצור נסיעות מקובלים, המתחם צפוי לייצר כ-1,140–1,810 נסיעות ביממה. הסף התכנוני המקובל, שמעברו רחוב מקומי דו-נתיבי חדל לתפקד כרחוב מגורים, עומד על כ-1,000 נסיעות ביממה. הפרויקט חורג ממנו – ואף רכיב המגורים לבדו מגיע אליו.

• התכנית כוללת שני מעונות יום. תנועת הבאה ואיסוף של פעוטות מרוכזת בחלון של כ-30–40 דקות ומסתיימת בעצירה – וברחוב חד-נתיבי כל עצירה חוסמת את הרחוב כולו. חלון זה חופף במדויק לשעת שיא היציאה של 169 יחידות הדיר.

• רוחב המיסעה הוא כ-8.00–8.50 מטרים נטו, ולאורך שני צדיו חונים כלי רכב של התושבים – שמחד לבנייניהם אין חניה תת-קרקעית כלל ומאידך יש להם יותר מרכב אחד ליחידת דיור. בפועל נותרים לנסיעה כ-3.00–4.50 מטרים: פחות מן הנדרש למעבר דו-כיווני, ופחות מדרישת 4.00 המטרים לדרך גישה לרכב כבאות. ובהיותו ללא מוצא – אין בו אפשרות הסתובבות.

• התכנית החלה על השכונה אינה מתירה לבנייני הרחוב לבצע התחדשות עירונית או פינוי-בינוי, מתוך שמירה על אופיו השקט והלא-צפוף – בעוד שאותו אופי עצמו נזנח כאשר מבקשים להטיל על הרחוב את מלוא תנועת הפרויקט. שמירת אופי אינה יכולה לפעול לכיוון אחד בלבד.

• המתחם מצוי במרחק אווירי של כ-100 מטרים ואף פחות מתחנת הרכבת הקלה – היינו בליבו של אזור א' שבתקנות החניה, שבו התקן מופחת. הדבר מעורר שאלה של ממש בדבר עצם היקפו של חניון בן 294 מקומות ל-169 יחידות דיור.

• קיימות חלופות גישה — מרחוב בית הערבה, הרחב והדו-סטרי; מרצועות הקרקע הסמוכות לשדרות עין צורים; ובעיקר מן הרחוב העליון, שצפיפותו גבוהה, שהתחדשות העירונית מותרת בו ואף מבוצעת בו בפועל, ושתשיתותיו מותאמות ממילא. לא הוצגה כל השוואה מנומקת בין החלופות.

הסעד המבוקש: לקבוע בהוראות התכנית עצמה, כתנאי לאישורה, כי הכניסה והיציאה לחניון לא ימוקמו ברחוב רבנו פוליטי, וכי מיקומן לא יהיה ניתן לשינוי בשלב היתר הבנייה; ולמצער — להורות על בחינה תנועתית משלימה והשוואת חלופות בטרם אישור התכנית.

ב. מהות ההתנגדות ועמדת המתנגדים

1. אני הח"מ, גינה לוי בוהרון, תושבת ובעלת זכויות ברחוב רבנו פוליטי 9, ירושלים, מתכבדים להגיש התנגדות לתכנית שבנדון, מכוח סעיף 100 לחוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965, וזאת מן הנימוקים המפורטים להלן.
2. יובהר כבר בפתח הדברים כי ההתנגדות אינה מכוונת לעצם קידומו של פרויקט ההתחדשות העירונית ואינה מבקשת למנוע את חידוש המתחם. אדרבה, החתומים תומכים בהתחדשות עירונית, בשיפור איכות החיים ובבניין ירושלים בעוד מאות אלפי יחידות דיור, ובדגש על התחדשות עירונית בתוך השכונות הקיימות.
3. ההתנגדות ממוקדת אפוא ברכיב תכנוני מסוים, מהותי ובעל השלכות ארוכות טווח: **קביעת מיקום הכניסה והיציאה לחניון הפרויקט מרחוב רבנו פוליטי**, חרף מאפייניו הפיזיים והתנועתיים הבעייתיים של הרחוב, ובהינתן חלופות נגישות, רחבות ובטוחות יותר מכיוון רחוב בית הערבה וסביבתו.
4. מטרת ההתנגדות היא להביא לכך שההתחדשות העירונית תיעשה באופן שאינו מטיל את מלוא נטל התנועה על רחוב מגורים שאינו ערוך לכך. זהו אינטרס משותף של הדיירים הקיימים, של דיירי הפרויקט העתידי, ושל העיר.

ג. רקע תכנוני והעובדות הצריכות לעניין

5. התכנית חלה על מתחם בשטח של כ-4.223 דונם, המצוי בין רחוב בית הערבה, רחוב רבנו פוליטי ושדרות עין צורים, ומהווה תכנית מתאר מקומית הכוללת הוראות של תכנית מפורטת, שבסמכות הוועדה המחוזית.
6. בהתאם לדברי ההסבר, התכנית מציעה מהלך של פינוי-בינוי שבמסגרתו ייהרסו שני מבנים קיימים ובהם 48 יחידות דיור, ובמקומם יוקמו ארבעה מבנים חדשים ובהם בסך הכל 169 יחידות דיור. עוד כוללת התכנית חזית מסחרית, שטחים לצורכי ציבור וגני ילדים.
7. מדובר אפוא בגידול משמעותי בהיקף הבינוי ובאינטנסיביות השימוש במתחם, לרבות גידול במספר יחידות הדיור, במספר המשתמשים, במספר כלי הרכב ובתנועת רכבי שירות, אורחים, ספקים ורכבי תפעול.
8. נספח התנועה שהופקד מציג היקף חניון כולל של **294 מקומות חניה**, כאשר מיקום הכניסה לחניה מסומן מכיוון רחוב רבנו פוליטי.
9. בה בעת, סעיף 6.2(א) להוראות התכנית קובע כי מספר מקומות החניה ייקבע לפי התקן התקף בעת מתן היתר הבנייה; סעיפים 6.2(ב) ו-6.2(ג) מאפשרים לקבוע את מתווה החניון בשלב היתר ואף להוסיף שטחים וקומות תת-קרקעיות לצורכי חניה; וסעיף 6.2(ד) קובע כי בעת מתן היתר הבנייה ניתן יהיה לשנות את מיקום הכניסות לחניון ואת מספרן, בתיאום עם מחלקת התנועה בעיריית ירושלים.
10. מכאן שהיקף החניון עשוי להשתנות ואף לגדול בשלב הרישוי, בעוד שההשפעה התנועתית המצטברת על רחוב רבנו פוליטי לא הוסדרה באופן מספק ומחייב כבר בשלב התכנית.

ד. זיקת המתנגדים והפגיעה הצפויה

11. מעבר כלי הרכב אל החניון וממנו.

12. למתנגדים ולבני ביתם זיקה יומיומית ישירה לרחוב, והם צפויים להיות מושפעים באופן ממשי מהגידול בתנועה, מן העיכובים בכניסה וביציאה, ממפגשי כלי רכב בכיוונים מנוגדים, מתנועת רכבי שירות ומשאיות, מרעש, מפליטות מנועים, ומהחמרת הסיכון התנועתי להולכי רגל.

13. סעיף 100 לחוק התכנון והבניה מאפשר לכל מעוניין בקרקע, בבניין או בפרט תכנוני אחר, הרואה עצמו נפגע מתכנית שהופקדה, להגיש התנגדות. ההתנגדות לתכנית שבסמכות ועדה מחוזית מוגשת לוועדה המחוזית, ועותק ממנה נמסר לוועדה המקומית.

ה. אופי הרחוב, ההגבלה התכנונית החלה עליו, וחוסר העקביות שביניהם

[פרק חדש]

14. רחוב רבנו פוליטי מאופיין בבנייה למגורים בצפיפות נמוכה ובעלת אופי פרטי. בכל אחד מבנייני הרחוב מתגוררות, בממוצע, **שלוש עד ארבע משפחות בלבד**. זהו רחוב שקט, שאינו צפוף, ושאופיו נשמר לאורך השנים.

15. אופי זה אינו מקרי. הוא תוצאה ישירה של המשטר התכנוני החל על הרחוב: לפי התכנית החלה על השכונה, בבנייני המגורים לאורך רחוב רבנו פוליטי **אינם רשאים** לבצע התחדשות עירונית, ואף אינם רשאים לבצע פינוי-בניוי. הזכות לכך נתונה, הלכה למעשה, למתחם אחד בלבד – הוא מתחם התכנית שבנדון. – תכנית האב לשכונת ארנונה-תלפיות, שאישרה עיריית ירושלים – החלה על שטח של כ-527 דונם, בין רחוב ינובסקי בצפון, רחוב אשר וינר בדרום, דרך ים המלח במזרח ודרך חברון במערב – מסמנת בסעיף 2.3 שלושה אזורים בלבד המיועדים להתחדשות עירונית: ציר דרך חברון, מתחם שלום יהודה, וחלק מציר עין צורים. את יתר השכונה, ובכלל זה את מתחם שכונת ארנונה, קובעת התכנית בסעיף 4.4 (מתחם מס' 4) במפורש:

"מתחם שכונת ארנונה – אזור לא לציפוף אשר יחולו בו הוראות בינוי בהתאם לתכנית המתאר"

משמעות הדבר חד-משמעית: הרחוב שבו מתגוררים המתנגדים מצוי בשטח שהתכנון הגדיר במפורש כאזור **שאינו לצופפו**. הבנייה בו נמוכה, ואין אפשרות להוסיף בו קומות או לבצע בו התחדשות עירונית. ומנגד – מתחם התכנית שבנדון שואב את זכויות ההתחדשות שלו דווקא מציר עין צורים, שהוא אחד משלושת האזורים שבהם הותרה ההתחדשות; סעיף 4.1.2.2(ג) לתכנית האב אף קובע כי בחזית הדרומית של ציר עין צורים תתאפשר בנייה של עד 8 קומות, ובחזית הצפונית – עד 10 קומות. הפרויקט **מקבל את זכויותיו** מן הציר שהתכנון ייעד להתחדשות, ומבקש **להוציא את תנועתו** אל הרחוב שהתכנון ייעד לאי-ציפוף. הזכות נלקחת מצד אחד של המתחם, והנטל מושלך אל צדו האחר. להלן נספח 7 של התוכנית הקובע שרוב רחוב רבנו פוליטי נמצא ב"אזור ללא ציפוף" המסומן בצבע תכלת **להלן נספח ו'.**

דונם, מיום 12.08.20, המסמנת בסעיף 2.3 את מתחם שלום יהודה, חלק מציר עין צורים וחלק מהרחובות כאזורי התחדשות, משם ברור שהמקטע של רחוב רבנו פוליטי אינו מיועד להתחדשות עירונית.

23. משמע, המשטר התכנוני החל על הרחוב העליון שונה מהותית מזה החל על רחוב רבנו פוליטי: אופיו ממילא משתנה, צפיפותו ממילא גדלה, ותשתיותיו ממילא נדרשות להתאמה במסגרת ההתחדשות המתבצעת בו.

24. מכאן ההיגיון התכנוני הפשוט: יש להעדיף למקם את הגישה לחניה ברחוב שהוא מאפשר צפיפות בחלקו הארי (לפחות ברדיוס משמעותי סביב המקטע שבו ממוקם הפרויקט) ששם גם התכנון מאפשר התחדשות לכל סביבת הפרויקט — ולא ברחוב רבנו פוליטי שבאופיו אינו צפוף ואף לא מאפשר התחדשות כמעט לכלל דירותיו. הפניית הגישה אל הרחוב העליון אינה מטילה עליו נטל החורג ממה שכבר נקבע לגביו תכנונית, ואף משתלבת במהלך המתבצע בו ממילא. הפניית אל רחוב רבנו פוליטי, לעומת זאת, מטילה נטל הסותר במישרין את המשטר התכנוני שהוחל על רחוב רבנו פוליטי.

25. בכך נשמט גם הבסיס לטענה אפשרית שלפיה אין מנוס מן הפגיעה. יש מנוס, והוא מצוי במרחק רחוב אחד.

26. לכך מצטרף רכיב נוסף: רבנו פוליטי מאופיין ביחידות דיור גדולות שבחלקן הגדול מאוכלסות במשפחות שיש ברשותן לפחות 2 רכבים. מאחר שבשלב זה לא ניתן (אף ברמה הכלכלית) להוסיף חניות תת-קרקעיות לרכב שני לכל דירה, ומאחר שהתושבים תלויים בחניה לאורך הרחוב הדבר ייצור עומס חניה בצידי הרחוב גדול בהרבה מהעומס הקיים היום, שגם הוא גדול. התכנית מקנה לפרויקט 294 מקומות חניה תת-קרקעיים — ובה בעת מבקשת לנצל את הרחוב שבו תלוי פתרון החניה היחיד של השכנים.

27. למניעת אי-הבנה יובהר במפורש: אין בהתנגדות זו משום בקשה להתיר למתנגדים הצפפה, התחדשות או תוספת זכויות, ואין לראות בטענה זו דרישה לשינוי המשטר התכנוני החל עליהם. הטענה היא טענת עקביות ומידתיות בלבד: ככל שהרשות רואה באופיו הקיים של הרחוב ערך המצדיק הגבלה, עליה להביא ערך זה בחשבון גם בבואה להכריע היכן תמוקם הכניסה לחניון.

28. משקלה של טענה זו רב במיוחד משום שקיימת חלופה זמינה. אין מדובר בבקשה לבטל את הפרויקט או לגרוע מזכויותיו, אלא בבקשה למקם את הכניסה ברחוב בית הערבה — רחוב רחב יותר, דו-סטרי, ובעל אופי המתאים לשמש ציר גישה.

1. היקף התנועה הצפוי — מה שהמספר "294" באמת אומר

29. נספח התנועה מציג נתון של 294 מקומות חניה, אך אינו מתרגם אותו לנפח תנועה. מספר מקומות החניה אינו האינדיקטור התכנוני הרלוונטי. האינדיקטור הוא מספר הנסיעות שיווצרו ויעברו בחתך הרחוב — ובכך התכנית אינה עוסקת.

30. להלן הערכת סדר גודל, המבוססת על מקדמי ייצור נסיעות מקובלים בתכנון תנועה (ITE), שלפיהם יחידת דיור בבניין מגורים מייצרת בסדר גודל של 4.5–7 נסיעות ביממה ו-0.4–0.7 נסיעות בשעת השיא. המתנגדים אינם מתיימרים להציג חוות דעת הנדסית, ואין בהערכה זו כדי לבוא במקומה; אולם די בה כדי להראות מדוע הצגת מספר מקומות החניה בלבד אינה עונה על השאלה התכנונית:

רכיב	מקדם חישוב	נסיעות ביממה	נסיעות בשעת שיא
169 יח"ד מגורים	4.5–7 נסיעות ליממה ליח"ד; -0.4–0.7 בשעת שיא	760–1,180	68–118
מסחר ושימושים ציבוריים	לפי יתרת מקומות החניה שאינם משויכים למגורים	200–350	25–40

רכיב	מקדם חישוב	נסיעות ביממה	נסיעות בשעת שיא
שני מעונות יום / גני ילדים	כ-60–100 ילדים; נסיעות הבאה ואיסוף, מרוכזות בחלון של כ-30–40 דקות	כ-180–280	כ-90–140
סה"כ צפוי	—	כ-1,140–1,810	כ-185–300
סף מקובל לרחוב מקומי דו-נתיבי	סף תכנוני מקובל לשמירה על אופי מגורים	כ-1,200	כ-500

31. הנתון המכריע מצוי בשורת הסף שבטבלה. הסף התכנוני המקובל, שמעברו רחוב מקומי דו-נתיבי חדל להתפקד כרחוב מגורים ומסווג מחדש כרחוב מאסף, עומד על סדר גודל של כ-1,200 נסיעות ביממה. הפרויקט המוצע — **אף אם מביאים בחשבון את רכיב המגורים בלבד** — מגיע אל הסף הזה או חורג ממנו; ובחישוב מלא הוא חורג ממנו פי אחד וחצי ויותר.

32. ויודגש: הסף האמור מתייחס לרחוב מקומי **דו-נתיבי ופנוי**. רחוב רבנו פוליטי אמנם רחב דיו על הנייר, אך רוחבו מנוצל בפועל על ידי החניה של תושביו, כמפורט להלן — כך שהתכנית מטילה עליו נפח תנועה החורג מן הסף המקובל, ועושה זאת בחתך נסיעה מצומצם בהרבה מזה שעליו מבוסס הסף.

33. המשמעות המעשית: בשעת שיא הבוקר צפוי כלי רכב לעבור בחתך הרחוב אחת לכ-23–38 שניות, בשני הכיוונים גם יחד.

34. ואלה נסיעות שאינן יכולות להתפזר. ברחוב ללא מוצא כל נסיעה נכנסת וכל נסיעה יוצאת חייבת לעבור באותו חתך יחיד, בלא כל מסלול חלופי. זהו ההבדל המהותי בין רחוב זה לבין רחוב עורקי או רחוב מעביר, ובשל כך אין להסתפק בהשוואה לנפחי תנועה ברחובות אחרים בעלי רחוב דומה.

מעונות היום וגני הילדים — עומס מרוכז בחלון זמן קצר

35. התכנית כוללת, בנוסף למגורים ולמסחר, שימושי חינוך — ולפי המתוכנן, **שני מעונות יום / גני ילדים** בתוך המתחם. רכיב זה הוא בעל המשקל התנועתי החריף ביותר, ודווקא הוא אינו זוכה להתייחסות בנספח התנועה.

36. הטעם לכך פשוט. תנועת מגורים מתפרסת על פני שעה ויותר. תנועת מוסדות חינוך לגיל הרך היא **מרוכזת**: כמעט כל ההבאות מתרחשות בחלון של כ-30–40 דקות בבוקר, וכמעט כל האיסופים בחלון דומה אחר הצהריים. שני מעונות המונים יחד כ-60–100 ילדים מייצרים אפוא סדר גודל של 90–140 נסיעות המרוכזות באותו חלון קצר.

37. ומעל לכל — אין מדובר בנסיעות **חולפות**, אלא בנסיעות שבסופן **עצירה**. הורה המביא פעוט אינו נוסע דרך הרחוב; הוא עוצר, יוצא מהרכב, מלווה את הילד פנימה וחוזר. ברחוב שרוחב הנסיעה בו הוא נתיב אחד, כל עצירה כזו **חוסמת את הרחוב במלואו**. בחלון של 30–40 דקות צפויה עצירה כזו אחת לכ-20–30 שניות.

38. חלון זה חופף במדויק לשעת השיא של המגורים ולשעת השיא של יציאת התושבים לעבודה. התוצאה היא הצטברות של שלושה עומסים באותו חתך יחיד ובאותה חצי שעה: יציאת דיירי 169 יחידות הדיור, הבאת ילדים לשני המעונות, ותנועת המסחר והשירותים — ברחוב חד-נתיבי שאין ממנו מוצא.

39. הנחיות משרד החינוך ומשרד התחבורה בעניין בטיחות בדרכים בקרבת מוסדות חינוך מחייבות הסדרי הורדה והעלאה בטוחים — מפרצי עצירה ייעודיים, הפרדה בין תנועת כלי רכב לבין ילדים והורים, ושדה ראייה נאות. הסדרת מפרצים כאלה ברחוב רבנו פוליטי מחייבת ביטול חניה קיימת, ומכאן שהיא באה על חשבון פתרון החניה היחיד של התושבים — ואף אז ספק אם ניתן לקיימה בסמוך לרמפת חניון פעילה.

40. מדובר, אפוא, בשילוב המסוכן ביותר האפשרי: ריכוז גבוה של ילדים בגיל הרך, בשעה שבה זרימת התנועה בשיאה, בנקודה שבה נכנסים ויוצאים מאות כלי רכב מחניון תת-קרקעי, ברחוב שאין בו רוחב, אין בו מדרכה רחבה, ואין בו דרך מילוט חלופית.

42. מתבקש כי יועץ התנועה מטעם הוועדה יידרש להציג במפורש: (א) את מקדמי ייצור הנסיעות שבהם עשה שימוש, לרבות לשימושי החינוך; (ב) את נפח התנועה הצפוי ביממה ובשעת השיא בחתך רחוב רבנו פוליטי; (ג) את קיבולת התכן של הרחוב בחתכו הקיים ואת סיווגו התכנוני; (ד) את פתרון ההורדה וההעלאה המוצע למעונות; ו-(ה) את היחס בין כל אלה.

ז. רחוב רבנו פוליטי אינו מתאים לשמש כציר הגישה העיקרי לחניון

43. רחוב רבנו פוליטי הוא רחוב מגורים מקומי צר וללא מוצא, המאופיין במגבלות פיזיות ותנועתיות משמעותיות. הרחוב אינו מתפקד כציר מאסף ואינו ערוך לקליטת תנועת כלי רכב בהיקף הצפוי מחניון המשרת פרויקט בן 169 יחידות דיור, שטחי מסחר ושימושים ציבוריים.

44. רוחב המיסעה ברחוב — היינו רוחב הכביש עצמו, ללא המדרכות — הוא כ-8.00 עד 8.50 מטרים. משני צדיו מדרכות שרוחב כל אחת כ-1.50 מטרים, כך שרוחב זכות הדרך הכולל הוא כ-11.00 עד 11.50 מטרים. ואולם המבחן התכנוני אינו רוחב זכות הדרך, אלא הרוחב הפנוי לנסיעה בפועל:

רכיב בחתך הרחוב	רוחב	יתרה לנסיעה
רוחב המיסעה נטו (ללא המדרכות)	8.50–8.00 מ'	8.50–8.00 מ'
שתי מדרכות (מחוץ למיסעה)	2 × כ-1.50 מ'	אין משמשות לנסיעה
חניה לאורך צד אחד של הרחוב	2.50–2.00 מ'	6.50–5.50 מ'
חניה לאורך שני צדי הרחוב (המצב בפועל)	5.00–4.00 מ'	4.50–3.00 מ'
נדרש למעבר דו-כיווני נוח	6.00–5.50 מ'	אינו מתקיים
נדרש לדרך גישה לרכב כבאות (ס' 7.00.03)	4.00 מ'	אינו מתקיים

45. התוצאה היא כי מתוך 8.50–8.00 המטרים נותרים לנסיעה בפועל כ-3.00 עד 4.50 מטרים בלבד. רוחב זה נמוך במידה ניכרת מן הנדרש למעבר דו-כיווני נוח, והוא נמוך מדרישת 4.00 המטרים לדרך גישה לרכב כבאות בחלק ניכר ממקטעי הרחוב. די בכלי רכב אחד החונה שלא במדויק, או במשאית העוצרת לפריקה, כדי שהמעבר ייחסם לחלוטין.

46. ויודגש — אין מדובר בחניה מזדמנת. לבנייני המגורים הקיימים לאורך הרחוב אין חניה תת-קרקעית כלל. החניה לאורך שני צדי הרחוב, הנראית בתצלומים המצורפים, היא פתרון החניה היחיד של התושבים, והיא קבועה.

47. מכאן המסקנה המרכזית: הפניית תנועת חניון בהיקף המוצג אל רחוב זה מחייבת, הלכה למעשה, את ביטול החניה לאורכו. זוהי פגיעה נוספת וחריפה בתושבים הקיימים — שלילת פתרון החניה היחיד שלהם, לטובת פרויקט המקבל לעצמו 294 מקומות חניה תת-קרקעיים. פגיעה זו לא נבחנה, לא תומחרה ולא הוצגה בתכנית כלל.

48. בפועל, כאשר שני כלי רכב מגיעים זה מול זה, לא אחת נדרש אחד הנהגים לעצור, להמתין או לנסוע לאחור כדי לאפשר מעבר.

49. מצב הרחוב הקיים מתועד בתצלומים המצורפים להתנגדות. בתצלומים ניתן לראות רחוב מגורים ללא מוצא, מלווה בחניה לאורך צדדיו, רוחב נסיעה אפקטיבי מוגבל, תמרון מוגבל, ומרחק קרוב בין כלי הרכב, הכניסות לבתי המגורים והולכי הרגל.



נספח א' — חתך רחוב רבנו פוליטי בחיבור לרחוב בית הערבה, תצלום מיום 13.8.2026

50. כבר כיום נוצר קושי ממשי בכניסה לרחוב וביציאה ממנו בעת כניסת משאיות ורכבי שירות. בפרט:

50.1. משאית איסוף אשפה הנכנסת לרחוב, לפי המצב הקיים במקום, מספר פעמים בשבוע;

50.2. משאית הובלה;

50.3. משאית לפינוי פסולת נייר ומיחזור;

50.4. בתקופות בנייה או שיפוץ (כגון הפרויקט בקצה הרחוב הנבנה מזה מספר שנים, ומתוך הנחה שאותו דבר יקרה כאשר יהרסו מבני הרכבת ברחוב בן גבראל בהמשך רחוב רבנו פוליטי בעתיד הקרוב) — נכנסות לרחוב משאיות, רכבי עבודה ורכבים מסחריים.

51. בשל היות הרחוב ללא מוצא, כל עיכוב או חסימה מקומיים משליכים על כלל המשתמשים ואין דרך חלופית לעקיפת החסימה. זהו הבדל מהותי מרחוב מעביר, שבו ניתן לפזר עומס.

52. הפניית התנועה אל חניון בהיקף המוצג בנספח התנועה צפויה להפוך רחוב מגורים מקומי וצר לנתיב הגישה המרכזי של פרויקט גדול, מבלי שהמבנה הפיזי, הגיאומטרי והתפקודי של הרחוב תואם שימוש זה.

53. אין די בלבחון את התאמת הרחוב רק לפי השאלה אם רכב בודד יכול לעבור בו בתנאים אופטימליים. המבחן התכנוני הרלוונטי הוא תפקוד הרחוב בתנאי אמת, לרבות:

53.1. מפגש בין כלי רכב הנכנסים ויוצאים בו-זמנית;

53.2. חניה קיימת לאורך הרחוב;

53.3. תנועת משאיות ורכבי שירות;

53.4. שעות שיא בבוקר ובערב;

53.5. גישה של רכבי חירום והצלה;

53.6. תנועת הולכי רגל וילדים;

53.7. תקלות, עבודות תשתית או חסימות זמניות;

53.8. תקופת ביצוע הפרויקט, שבה צפויה תנועת משאיות וציוד הנדסי מוגבר.

54. תכנון גישה לחניון של מאות כלי רכב באמצעות רחוב ללא מוצא מחייב זהירות מיוחדת, שכן חסימה מקומית עלולה להביא לעיכוב הדדי, לנסיעה לאחור, לתמרונים בלתי בטוחים ולפגיעה ביכולת הגישה של רכב חירום.

ח. הסתירה הפנימית בין נספח התנועה המחייב לבין סעיף 6.2(ד) להוראות

55. נספח התנועה שהופקד מגדיר אותו כנספח מחייב, והוא קובע במפורש את מיקום הכניסה לחניה מרחוב רבנו פוליטי. מנגד, סעיף 6.2(ד) להוראות התכנית קובע כי בשלב היתר הבנייה ניתן יהיה לשנות את מיקום הכניסות לחניון ואת מספרן, בתיאום עם מחלקת התנועה בעיריית ירושלים.

56. שני אלה אינם יכולים לדור בכפיפה אחת. אם הנספח מחייב — אין מקום להסמכה לשנותו; ואם ההסמכה עומדת בעינה — הרי שהנספח אינו מחייב, ואיש אינו יודע היכן תמוקם הכניסה בפועל. מצב זה יוצר חוסר בהירות מהותי:

56.1. אם מיקום הכניסה מרחוב רבנו פוליטי הוא מחייב — מדוע מתירות הוראות התכנית לשנותו בשלב ההיתר?

56.2. אם המיקום אינו מחייב — מדוע מופקד נספח תנועה המציג את הכניסה דווקא ברחוב רבנו פוליטי?

56.3. מהו המסמך הגובר במקרה של סתירה?

56.4. האם שינוי מיקום הכניסה בשלב ההיתר יחייב פרסום לציבור או שמיעת התושבים?

56.5. מהם הקריטריונים שלפיהם תיבחן החלופה בשלב ההיתר?

57. הוועדה נדרשת להכריע בסתירה זו במסגרת הדיון בהתנגדויות — ולא להותירה פתוחה. ההכרעה המתבקשת היא מחיקת ההסמכה שבסעיף 6.2(ד) ככל שהיא נוגעת למיקום הכניסה, וקביעת המיקום בהוראות התכנית עצמה.

ט. הפגם המשפטי: הותרת הכרעה תכנונית מהותית לשלב היתר הבנייה

58. זכות ההתנגדות הקבועה בסעיף 100 לחוק אינה זכות פרוצדורלית גרידא. היא המנגנון שבו ניתנת לציבור העלול להיפגע הזדמנות ממשית להשמיע את קולו בטרם ייקבע ההסדר התכנוני שיחייב אותו לעשרות שנים.

59. מקום שבו תכנית מותרת במפורש את ההכרעה בסוגיה מהותית לשלב היתר הבנייה, מתרוקנת זכות זו מתוכן: בשלב ההיתר אין הליך פרסום והתנגדות מקביל הפתוח לציבור הרחב, אין ודאות כי מי שהתנגד לתכנית יידע בכלל על ההכרעה, ואין הזדמנות להשיג עליה. תוצאה זו אינה מתיישבת עם תכליתו של הליך ההתנגדויות.

60. מיקום הכניסה לחניון המשרת 169 יחידות דיור, מסחר ושימושים ציבוריים אינו פרט טכני של תכן פנימי במגרש. הוא רכיב בעל השפעה ישירה ורחבה מחוץ לגבולות המגרש — על נפחי התנועה, על הבטיחות, על הרעש ועל איכות החיים ברחוב שלם. ככל שרכיב הוא בעל השפעה חיצונית כזו, כך גוברת החובה לקבעו בתכנית עצמה ולא להותירו לשיקול דעת עתידי.

61. לכך יש להוסיף כי דחיית ההכרעה לשלב הרישוי אף פוגעת בעקרון פומביות ההליך התכנוני ובשקיפותו, ומייתרת למעשה את הדיון הציבורי המתקיים כעת.

63. משכך, על הוועדה לקבוע כבר עתה, במסגרת ההכרעה בהתנגדויות, הוראה ברורה ומחייבת שלפיה הכניסה העיקרית לחניון לא תהיה מרחוב רבנו פוליטי – או, לחלופין, להורות על בחינת חלופות בטרם אישור, ולא להותיר את הסוגיה תלויה ועומדת.

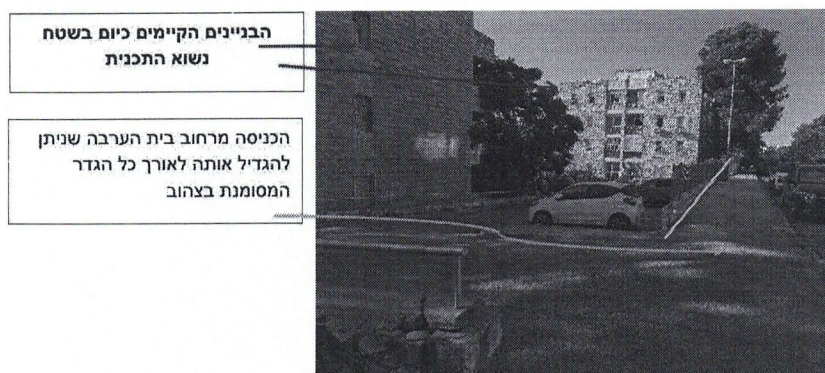
י. קיומן של חלופות גישה עדיפות לכאורה, והיעדר בחינה השוואתית

64. כפי שניתן לראות בתצלומים המצורפים, המתחם אינו "כלוא" באופן המחייב גישה מרחוב רבנו פוליטי. להפך – קיימות סביב המתחם חזיתות ורצועות קרקע המאפשרות, לכל הפחות, בחינה ממשית של חלופות גישה אחרות.

חלופה א' – גישה ישירה מרחוב בית הערבה

65. רחוב בית הערבה הוא רחוב רחב יותר ודו-סטרי. לפי מיקומו של הפרויקט, ניתן לבחון יצירת גישה ישירה או עקיפה לחניון מרחוב זה. רחוב בית הערבה מתאים יותר מבחינה תפקודית לקליטת תנועה דו-כיוונית, לפיזור תנועה ולתמרון של כלי רכב, בהשוואה לרחוב מגורים צר וללא מוצא.

66. גם שם התכנית הוא "התחדשות עירונית ברח' בית הערבה 22–24", והוראותיה מתארות את המתחם כמצוי בין רחוב בית הערבה ממזרח, רבנו פוליטי ממערב ושדרות עין צורים מדרום.



נספח ב' – החיבור הקיים בין הפרויקט לבין רחוב בית הערבה

חלופה ב' – גישה באמצעות רצועת הקרקע הסמוכה לשדרות עין צורים

67. בתצלום המצורף נראים שלושה כלי רכב חונים לאורך רצועת קרקע מגוננת, ונראית רצועה רחבה יחסית הגובלת במתחם. התצלום אינו מהווה תכנון הנדסי, אך הוא מצביע על חלופה פיזית שראוי לבדוק באמצעות מדידה ותכנון מפורט.



נספח ג' — רצועת הקרקע הסמוכה לשדרות עין צורים

68. ניתן לבחון תוואי גישה דרך רצועה זו, או בסמוך לה, תוך התאמת הפיתוח, השיפועים, המדרגות והגיבון. ככל שהחלופה מחייבת שינוי ייעוד, התאמה שצ"פ, הסדר קנייני או פתרון נופי — יש לבחון נושאים אלה באופן מקצועי, ולא לפסול את החלופה מראש.

חלופה ג' — גישה מצדו העליון של המתחם

69. המתחם מתוחם בחלקו העליון ברצועות קרקע פתוחות יחסית. לפי התשריט המופקד, קיימים גני ילדים בצד אחד ורצועת גיבון רחבה מן הצד האחר. גם אזור זה מחייב בדיקה תכנונית, טופוגרפית ובטיחותית.

70. עצם סמיכותם של גני ילדים אינה מאפשרת לקבוע ללא בדיקה כי חלופה זו עדיפה, אך היא מחייבת השוואה מסודרת בין החלופות, הכוללת בטיחות ילדים, הפרדת הולכי רגל, שיפועים, שדה ראייה, רוחב גישה ונפחי תנועה.

71. לחלופה זו יתרון נוסף ומכריע: הרחוב העליון הוא רחוב בעל צפיפות בנייה גבוהה, שבו ההתחדשות העירונית מותרת ואף מבוצעת בפועל. תוספת תנועה שם משתלבת במהלך תכנוני קיים ומלווה בהתאמת תשתיות ובשדרוג הרחוב, בעוד שאותה תוספת עצמה ברחוב רבנו פוליטי סותרת את המשטר התכנוני החל עליו ואינה מלווה בכל שדרוג. זהו הבדל מהותי, שאין לו ביטוי כלשהו בנספח התנועה שהופקד.

חלופה ד' — חיבור רחוב בית הערבה לרחוב בן גבריאלי

72. חלופה נוספת הראויה לבדיקה היא יצירת חיבור תנועתי בין רחוב בית הערבה לרחוב בן גבריאלי, תוך מניעת שימוש ברחוב רבנו פוליטי כדרך הגישה העיקרית לפרויקט.

73. מובהר כי מטרת ההתנגדות אינה לקבוע מהו התוואי ההנדסי המדויק — זו מלאכתם של מתכנני התכנית ושל יועץ התנועה. מטרתה להראות כי קיימות חלופות ממשיות, ושלא הוצגה בחינה השוואתית מנומקת המסבירה מדוע דווקא החלופה הפוגענית ביותר מבחינת תושבי רחוב רבנו פוליטי היא זו שנבחרה.

74. מסמכי התכנית שהוצגו אינם כוללים, לפי החומר שבידי המתנגדים, ניתוח השוואתי מלא בין חלופות הכניסה האפשריות. בפרט, לא הוצגה השוואה סדורה, לגבי כל חלופה, של:

74.1. רוחב הדרך הקיימת והמוצעת;

74.2. קיבולת הדרך;

74.3. נפחי התנועה הקיימים והחזויים;

74.4. תנועות בשעת השיא;

74.5. יכולת מפגש של שני כלי רכב;

74.6. תנועת משאיות ורכבי שירות;

74.7. דרכי גישה לרכבי חירום;

74.8. בטיחות הולכי רגל;

74.9. מרחק מגני ילדים או משימושים רגישים;

74.10. שדה ראייה ביציאה מהחניון;

74.11. שיפועי רמפת החניון;

74.12. השלכות החניה ברחובות הסמוכים;

74.13. השפעת תקופת ההקמה;

74.14. השפעה סביבתית — רעש ופליטות בסמוך לבתי מגורים.

75. בחירה בחלופה בעלת השפעה משמעותית על רחוב מגורים צר מחייבת תשתית עובדתית ומקצועית ברורה. מקום שבו קיימות חלופות פוגעניות פחות, יש לבחון אותן באופן אמיתי, ענייני ומתועד.

76. הרחבה נקודתית של הדרך בגבול המגרש אינה הופכת את מלוא רחוב רבנו פוליטי לדרך דו-סטריית רחבה, ואינה פותרת את צווארי הבקבוק לאורך הרחוב. כל כלי רכב נכנס לחניון או יוצא ממנו נדרש לעבור במקטעי הרחוב הקיימים, שבהם חלות המגבלות המתוארות בהתנגדות. אין די בהצגת זכות דרך מורחבת בצמוד למגרש; יש לבחון את התפקוד של מלוא מסלול הנסיעה, מן החיבור לרשת הדרכים ועד לפתח החניון.

יא. בטיחות הולכי רגל, גישת רכבי חירום ודרך גישה לרכב כבאות

77. הגדלת נפח התנועה ברחוב צר וללא מוצא מגדילה את מספר נקודות החיכוך בין כלי רכב לבין הולכי רגל, ובהם ילדים, תושבים מבוגרים, דיירים היוצאים מחצרות הבתים ומשתמשים במרחב הרחוב.

78. הסיכון חריף במיוחד לנוכח שני מעוניינים היום המתוכננים במתחם. מדובר בפעוטות המובאים ונאספים בידי הוריהם, היוצאים מכלי רכב אל שולי הרחוב ונעים בו רגלית — בדיוק בשעה ובנקודה שבה צפויה התנועה הכבדה ביותר, בסמוך לפתח חניון תת-קרקעי המשרת מאות כלי רכב. שילוב זה של גיל רך, ריכוז גבוה, שעת שיא ורחוב רחוב מוגבל הוא שילוב שאין להתירו בלא בדיקה בטיחותית מלאה.

79. תמרון כלי רכב לאחר, שנדרש כבר כיום בעת מפגש בין כלי רכב, הוא תמרון בעל רגישות בטיחותית מיוחדת בסביבת מגורים.

80. סעיף 7.00.03 לתוספת השנייה לתקנות התכנון והבניה (בקשה להיתר, תנאים ואגרות), התש"ל-1970, קובע דרישות מפורשות לדרך גישה לרכב כבאות, ובכללן: רוחב דרך של 4.00 מטרים לפחות; קטע רחבה ברוחב 8.00 מטרים לאורך 10.00 מטרים; רדיוס סיבוב של ציר הדרך שלא יפחת מ-12 מטרים בדרך שאינה ישרה; ומעבר בשער שגובהו ורוחבו הפנימיים 4.20 מטרים לפחות. סעיף 7.00.05 מוסיף כי הדרך לא תכלול עצים, עמודים, כבלים או מיתקנים העלולים להפריע לפעולת הכבאות.

81. כמפורט לעיל, רוחב המיסעה הוא כ-8.00–8.50 מטרים, ולאחר ניכוי החניה הקבועה משני צדי הרחוב נותר רוחב נסיעה של כ-3.00 עד 4.50 מטרים בלבד. רוחב זה אינו עומד בדרישת 4.00 המטרים בחלק ניכר ממקטעי הרחוב, ובמקטעים שבהם הוא עומד בה — הוא עומד בה בגבול הדחוק ביותר, ורק כל עוד כל כלי הרכב חונים במדויק ואיש אינו עוצר לפריקה.

82. חמורה מכך דרישת קטע הרחבה ברוחב 8.00 מטרים לאורך 10.00 מטרים, ודרישת רדיוס סיבוב של 12 מטרים. ברחוב ללא מוצא שרוחב מיסעתו כ-8.00–8.50 מטרים בלבד ואין בקצהו כיכר סיבוב, דרישות אלה אינן מתקיימות — רכב כבאות שייכנס לרחוב לא יוכל להסתובב ולצאת בכיוון נסיעה קדימה. התכנית אינה מתייחסת לסוגיה זו כלל.

83. נודעת לכך משמעות כפולה: הן ביחס לפרויקט המוצע, והן ביחס לבתי המגורים הקיימים לאורך הרחוב, ששירותי החירום מגיעים אליהם דרכו כיום.

84. יש לבחון גם את יכולת הגישה והיציאה של אמבולנסים, משטרה, רכבי כיבוי והצלה ורכבי חירום אחרים בעת שבה משאית שירות מצויה ברחוב, ולוודא כי תוספת התנועה לא תפגע בזמינות הדרך ולא תיצור תלות בפינוי כלי רכב חונים לצורך מעבר.

85. מתבקשת הוועדה להורות כי בטרם אישור התכנית תוצג התייחסות מפורשת של הרשות הארצית לכבאות והצלה לדרכי הגישה אל המתחם ואל הבתים הקיימים לאורך רחוב רבנו פוליתי.

יב. היקף החניה — פילוח ובחינת הפחתה

86. נספח התנועה מציג 294 מקומות חניה, אך לא הוצג פילוח של מספר זה לפי שימושים — מגורים, מסחר ושימושים ציבוריים. פילוח כזה נדרש כדי להעריך את נפח התנועה ואת אופייה (תנועת דיירים לעומת תנועת מבקרים בעלת מחזוריות גבוהה יותר).

87. סעיף 6.2(א) להוראות קובע כי מספר מקומות החניה ייקבע לפי התקן התקף בעת מתן ההיתר. ואולם, תקנות התכנון והבניה (התקנת מקומות חניה) מסווגות את השטח לאזורים לפי מרחקו מציר מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים (מתע"ן): **אזור א'** הוא אזור המצוי במרחק אווירי של עד 300 מטרים מציר מתע"ן; **אזור ב'** — בין 300 ל-600 מטרים; ו**אזור ג'** — יתר השטח. ככל שהאזור נגיש יותר לתחבורה הציבורית, כך התקן מופחת.

88. המתחם מצוי במרחק אווירי של כ-100 מטרים ואף פחות מכך מתחנת הרכבת הקלה. כלומר — לא רק שהמתחם מצוי בתחום אזור א', הוא מצוי בליבו, במרחק הקטן פי שלושה מן הסף העליון של האזור.

89. בנסיבות אלה מתעוררת שאלה של ממש כיצד מוצדק חניון בן 294 מקומות במתחם המונה 169 יחידות דיור, הנשען על תחנת רכבת קלה במרחק הליכה של דקה. הפחתת היקף החניה בהתאם לתקן החל היא הדרך הפשוטה, הישירה והזולה ביותר להקטין את נפח התנועה **במקור** — ולא רק להסיטו מרחוב אחד למשנהו. יתרה מכך, קביעת תקן חניה מוגדל באזור המשורת היטב בתחבורה ציבורית עומדת בניגוד למגמת התכנון הארצית ולתכליתן של התקנות.

90. בנוסף, סעיפים 6.2(ב) ו-6.2(ג) מאפשרים להוסיף בשלב ההיתר שטחים וקומות תת-קרקעיות לצורכי חניה. משמעות הדבר היא שהיקף החניון — ועמו נפח התנועה — עשוי לגדול מעבר למוצג בנספח, בלא בחינה תנועתית חדשה ובלא הליך התנגדות. גם הוראה זו טעונה הגבלה מפורשת.

יג. מטרדי רעש, פליטות ופגיעה באיכות החיים

91. ריכוז הכניסה והיציאה לחניון ברחוב רבנו פוליטי יביא לתנועת כלי רכב בסמיכות לבתי המגורים הקיימים, לרבות בשעות הבוקר המוקדמות, הערב והלילה.
92. מדובר במקור פוטנציאלי לרעש מנועים, עצירות והאצות, צפירות, המתנה בכניסה לחניון, פתיחת שערים ומערכות אוורור.
93. הוראות התכנית עצמן מכירות בצורך למקם את פתחי פליטת האוויר מן החניון באופן שלא יהווה מטרד, וכן דורשות הקמת רמפות לאורך מלכודות הכניסה כדי להפחית מטרידים סביבתיים לבני המגורים. הכרה זו מחזקת את הצורך לבחון מלכתחילה את מיקום הרמפה והכניסה – ולא להסתפק באמצעים לצמצום מטרד שנבחר מיקומו הפוגעני.

יד. הפגיעה בתקופת ביצוע הפרויקט

94. לתנועה הקבועה לאחר האכלוס מצטרפת השפעה זמנית אך משמעותית בתקופת ההריסה והבנייה.
95. ביצוע פרויקט בהיקף המתוכנן כרוך בתנועה של משאיות, כלי צמ"ה, רכבי אספקה, קבלנים ופינוי פסולת בנייה.
96. רחוב רבנו פוליטי אינו מתאים לשמש ציר מרכזי לתנועת בנייה כבדה, במקביל לתנועה המקומית, לפינוי האשפה ולגישה לבתי התושבים.
97. נדרש אפוא לקבוע כבר בהוראות התכנית כי דרך הגישה לאתר בתקופת הביצוע, ככל הניתן מבחינה הנדסית, תהיה מרחוב בית הערבה או ממצר רחב ומתאים אחר, ולא דרך רחוב ללא מוצא; וכי תוגש לאישור תכנית הסדרי תנועה זמניים לתקופת הביצוע.

טו. הצורך בבדיקה תנועתית משלימה

98. בטרם תאושר התכנית במתכונתה הנוכחית, מתבקש מוסד התכנון לדרוש בדיקה תנועתית משלימה שתכלול:
- 98.1. ספירות תנועה עדכניות ברחוב רבנו פוליטי ובצמתים הסמוכים;
- 98.2. מדידת רוחב הדרך האפקטיבי לאורך כל הרחוב, ולא רק בגבול המגרש;
- 98.3. מיפוי חניה קיימת, כניסות לחצרות ותשתיות;
- 98.4. סימולציה של מפגש שני כלי רכב בשני כיוונים;
- 98.5. סימולציה של כניסת משאית אשפה, רכב הובלה ורכב כבאות, לרבות בחינת אפשרות ההסתובבות;
- 98.6. בדיקת שעות השיא של הפרויקט ומקדמי ייצור הנסיעות ששימשו בבסיס נספח התנועה;
- 98.7. בדיקת ההשפעה המצטברת של 169 יחידות דיור, מסחר ושימושים ציבוריים;
- 98.8. בדיקת חלופות גישה מבית הערבה, מעין צורים ומרצועות הקרקע הסמוכות;
- 98.9. בחינת הצורך בשתי כניסות לצורך פיזור תנועה וגיבוי בשעת חירום;
- 98.10. בחינת הסדרי התנועה בתקופת ההקמה;
- 98.11. ניתוח בטיחותי של הולכי רגל ורכבי חירום;
- 98.12. הצגת טבלת השוואה מנומקת בין החלופות.

99. הבדיקה צריכה להתייחס למצב הקיים בפועל בשטח, לרבות חניה ותנועת רכבי שירות, ולא רק לרוחב הסטטוטורי של זכות הדרך.

טז. הסעדים המבוקשים

על יסוד כל האמור, מתבקשת הוועדה הנכבדה לקבל את ההתנגדות ולהורות כדלקמן:

הסעד העיקרי

100. לקבוע בהוראות התכנית, כתנאי לאישורה, הוראה שלשונה כאמור, או בדומה לה:

"הכניסה והיציאה לחניון המתחם לא ימוקמו ברחוב רבנו פוליטי. מיקומן ייקבע בנספח תנועה מתוקן — מרחוב בית הערבה או מחלופה תנועתית אחרת שתימצא מתאימה לאחר בחינה מקצועית — ולא ניתן יהיה לשנותו בשלב היתר הבנייה."

סעדים חלופיים ומצטברים

101. להחזיר את נספח התנועה למוסד התכנון לבחינה מחודשת ולדרישת בחינת חלופות מלאה ומתועדת, לרבות טבלת השוואה מנומקת;

102. לקבוע בהוראות התכנית כי לא יינתן היתר בנייה לפני שאושר נספח תנועה מתוקן על ידי הוועדה המחוזית או ועדת המשנה להתנגדויות;

103. לקבוע כי נספח התנועה המתוקן יכלול השוואה בין גישה מרחוב רבנו פוליטי, גישה מרחוב בית הערבה, גישה מן הרחוב העליון שבו מותרת ומבוצעת התחדשות עירונית, גישה באמצעות רצועות הקרקע הסמוכות לשדרות עין צורים, וחיבור לרחוב בן גביראל;

104. לקבוע כי ככל שתישקל כניסה מרחוב רבנו פוליטי, היא לא תשמש ככניסה היחידה או העיקרית לחניון;

105. למחוק מסעיף 6.2(ד) להוראות את ההסמכה לשנות את מיקום הכניסות בשלב היתר הבנייה, או לצמצמה כך שלא תחול על מיקום הכניסה לרחוב רבנו פוליטי;

106. לקבוע מגבלה מפורשת שלפיה הרחבת מספר מקומות החניה או הוספת קומות ושטחי חניה תת-קרקעיים לא יותרו ללא בדיקה תנועתית מעודכנת;

107. לדרוש פילוח של 294 מקומות החניה לפי שימושים, ולבחון הפחתת היקף החניה בהתאם לתקנות התקנת מקומות חניה ולסיווג המתחם באזור א', בהיותו במרחק של כ-100 מטרים מתחנת הרכבת הקלה;

108. לדרוש הצגת פתרון הורדה והעלאה בטוח ומוסדר למעונות היום המתוכננים במתחם, לרבות מיקום כניסתם, ולקבוע כי לא יינתן היתר בטרם אושר פתרון כאמור;

109. לקבוע כי הגישה לאתר בתקופת ההריסה והבנייה לא תתבצע דרך רחוב רבנו פוליטי, למעט מקרים נקודתיים שיאושרו מראש במסגרת תכנית הסדרי תנועה זמניים;

110. לשקול את אופיו של רחוב רבנו פוליטי ואת ההגבלה התכנונית החלה עליו כשיקול במסגרת ההכרעה במיקום הכניסה, מתוך עקביות בין הערך שבשמו נשללות זכויות מתושביו לבין הנטל המוטל עליהם;

ובכלל זה לשקול את הגדרתו של האזור במתחם שכונת ארנונה בתכנית האב לשכונת ארנונה-תלפיות כ"אזור לא לציפוף" (סעיף 4.4), אל מול העובדה שזכויות ההתחדשות של המתחם נגזרות מציר עין צורים (סעיף 4.1);

111. לדרוש התייחסות מפורשת של הרשות הארצית לכבאות והצלה לדרכי הגישה אל המתחם ואל בתי המגורים הקיימים ברחוב;
112. לאפשר למתנגדים לעיין בנספח התנועה המלא, בחוות דעת יועץ התנועה מטעם מוסד התכנון ובהמלצות הוועדה המקומית, בטרם הדין בהתנגדויות;
113. לזמן את המתנגדים לדיון בהתנגדות ולאפשר להם להציג את התצלומים ואת מאפייני הרחוב בפועל;
114. לערוך, ככל שהוועדה תמצא לנכון, ביקור במקום בשעה שבה מתקיימת תנועה רגילה ברחוב, לצורך התרשמות בלתי אמצעית ממגבלות הדרך.

יז. סיכום

115. התכנית מציעה פרויקט משמעותי הכולל 169 יחידות דיור, מסחר ושימושים ציבוריים, ולצדו חניון רחב היקף. אין חולק כי פרויקט כזה מחייב פתרון חניה וגישה מתאימים. המחלוקת היא בשאלה אם נכון להפנות את תנועת הפרויקט לרחוב מגורים צר וללא מוצא, שעה שקיימות חלופות אחרות הראויות לבדיקה.
116. בחירת רחוב רבנו פוליטי אינה עניין טכני. מדובר בהחלטה שתקבע את דפוס התנועה ואת איכות חייהם של תושבי הרחוב למשך עשרות שנים.
117. אין הצדקה לאשר פתרון היוצר פגיעה צפויה ומובנית, כאשר ניתן לבחון פתרונות רחבים, בטוחים ומאוזנים יותר מכיוון רחוב בית הערבה וסביבתו.
118. ההתנגדות אינה מבקשת למנוע התחדשות עירונית, אלא להבטיח כי ההתחדשות תלווה בתכנון תנועת מלא ומעמיק, שאינו מותיר את נטל התנועה על רחוב שאינו מתאים לכך.
119. הניסיון המצטבר בפרויקטים של התחדשות עירונית בירושלים מלמד כי כאשר סוגיות תנועה וחניה אינן מוסדרות במלואן בשלב התכנית, הן מתפרצות בשלב הביצוע והאכלוס – עת אין עוד כלים תכנוניים לתקן, והנפגעים הם הן התושבים הוותיקים והן דיירי הפרויקט החדש. פרסומים בעניין רחוב גרשון אבנר ובעניין שכונת רמת שלמה מובאים כדוגמה, ומצורפים כנספח ה'.
120. אשר על כן, מתבקשת הוועדה הנכבדה לקבל את ההתנגדות ולהורות על שינוי מיקום הכניסה לחניון, או לכל הפחות על בחינה מקצועית מחודשת ומלאה של החלופות בטרם אישור התכנית.
121. התנגדות זו נתמכת בתצהיר חתום ומאומת כדין, המצורף כנספח ד'.

בכבוד רב,



רשימת נספחים

- נספח א' — תצלום חתך רחוב רבנו פוליטי בחיבורו לרחוב בית הערבה, מיום 13.8.2026.
- נספח ב' — תצלום מסומן של החיבור הקיים בין הפרויקט לרחוב בית הערבה.
- נספח ג' — תצלום מסומן של רצועת הקרקע הסמוכה לשדרות עין צורים.

נספח ד' — תצהיר לאימות העובדות.

נספח ה' — פרסומים בעניין פרויקטים דומים בירושלים.

נספח ו' — קטעים רלוונטיים מתכנית האב לשכונת ארנונה-תלפיות (סעיפים 2.3, 4.1, 4.2 ו-4.4) ונספח 7.