



כיכר אורנים

הערות בהמשך לשיתוף ציבור 2.7.26

יולי 2026 ■

איתמר שחר, מתכנן (קטמון)

יאיר בן גד, אדריכל (גוננים)

על דעת יו"ר פורום אורבני גינות העיר





- תפיסה תכנונית מנחה
- צמצום מיסעות וריסון תנועת כ"ר
- שיפור נגישות לה"ר ואופניים
- שיפורים לתנועת תח"צ
- שינוי הסדרי תנועה וגישות
- כללי



תפיסה תכנונית מנחה ■

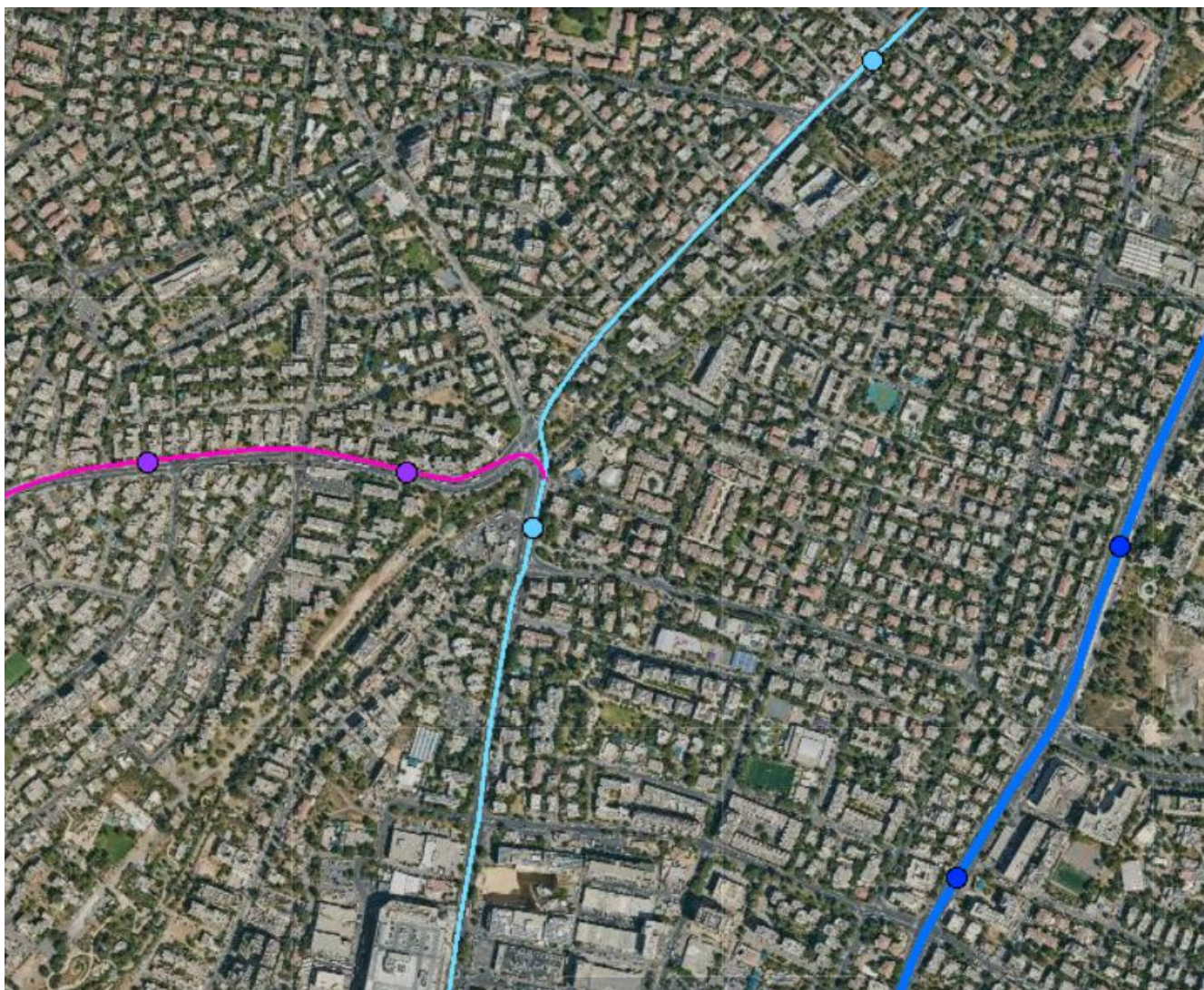
תפיסה תכנונית מנחה

מפרדיגמה של תכנון מונחה ביקושים
לפרדיגמה של תכנון מונחה חזון

**לא ניתן לייצר מקום איכותי
ללא פגיעה ברכב הפרטי**

בטווח הארוך – הפגיעה משתלמת;
יצירת חלופה איכותית לרכב הפרטי
מאפשרת מעבר לאמצעי התניידות
חלופיים

דוגמה: מרכז העיר ירושלים



תפיסה תכנונית מנחה

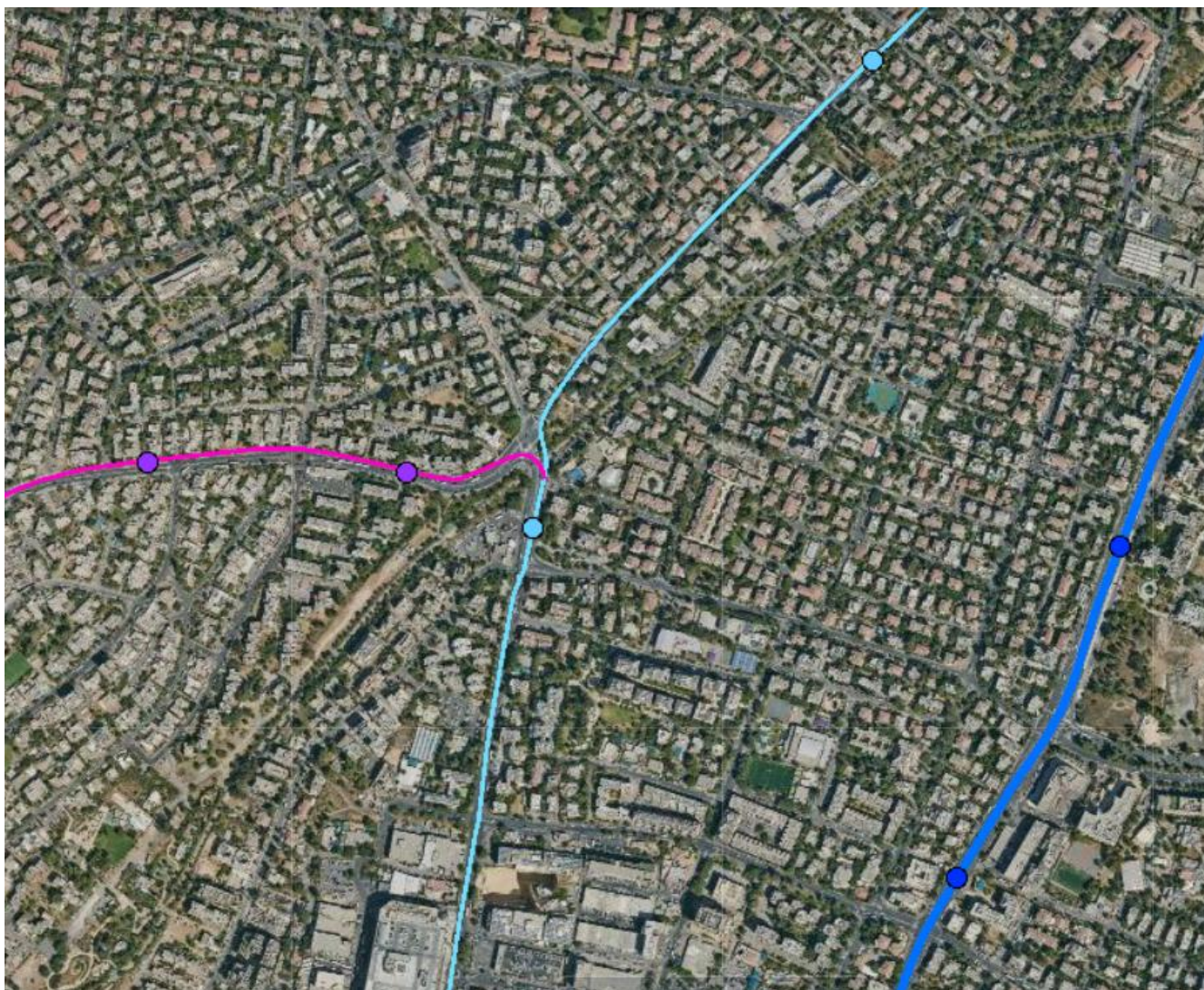
מפרדיגמה של תכנון מונחה ביקושים
לפרדיגמה של תכנון מונחה חזון

כשמתכננים מרחב לא מזמין לאנשים, אנשים
נמנעים ממנו ומעדיפים את הרכב.

כשמתכננים צומת במטרה להגדיל את הקיבולת –
רק מעודדים עוד שימוש ברכב, ופוגעים במי
שבאמת חייב להשתמש ברכב

כשמתכננים מרחב מזמין לאנשים, אנשים
משתמשים בו ומוותרים על רכב.

כל "הפסד" בקיבולת הצומת בגלל תכנון שמתעדף
הליכה ורכיבה – יתקזז באחוזי פיצול גבוהים יותר,
בגלל שנעים יותר ללכת ולרכב



תפיסה תכנונית מנחה

מפרדיגמה של תכנון מונחה ביקושים
לפרדיגמה של תכנון מונחה חזון

לא לחשוב "איך נספק את צרכי הרכב הפרטי" –

אלא "איך נספק את המרחב הציבורי הטוב
ביותר למשתמשים החשובים ביותר:"

הולכי הרגל



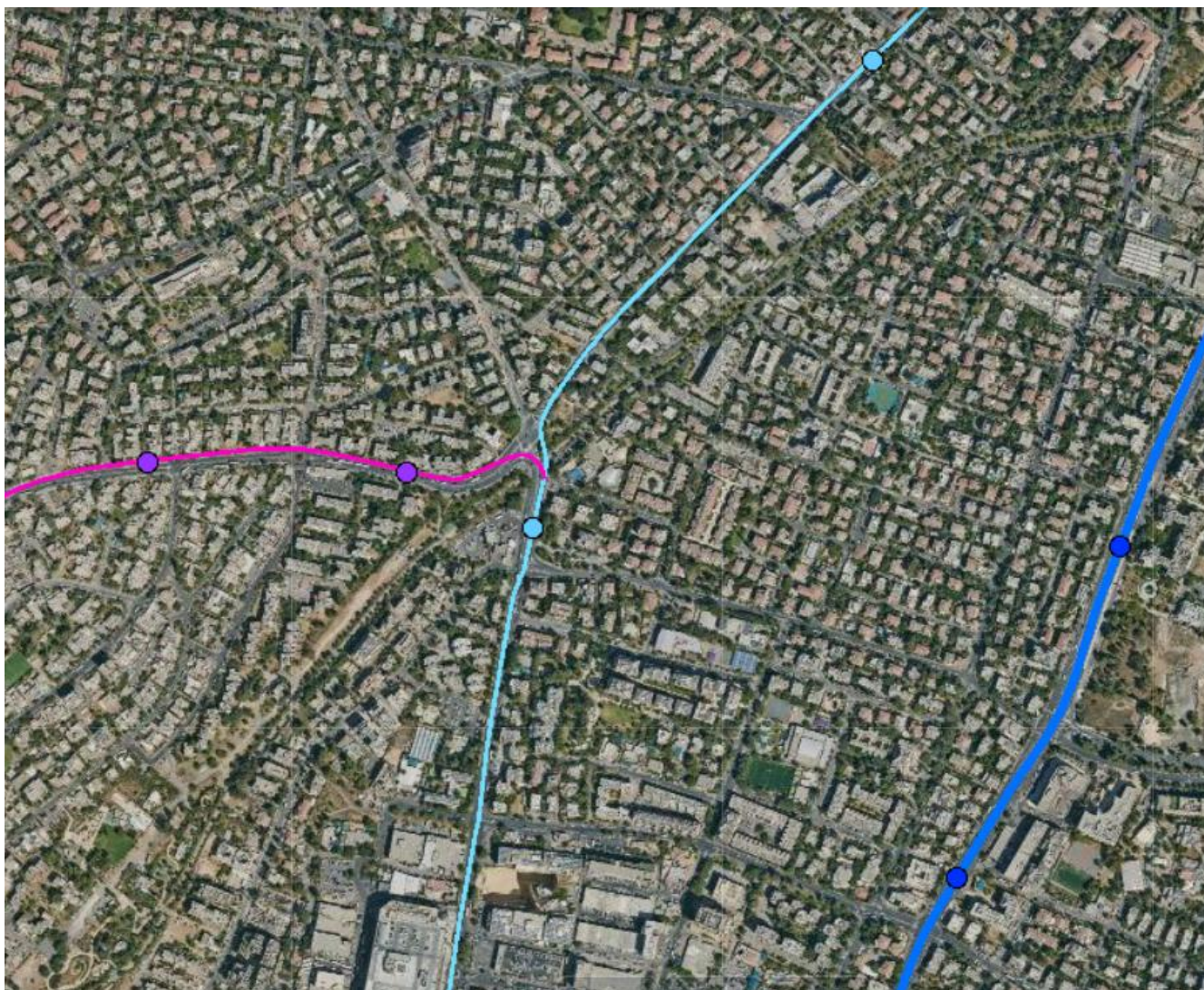
הרוכבים



ומשתמשי התח"צ



התכנון התנועתי ייגזר מהחזון והערכים;
הרכב הפרטי – יסתדר עם מה שיהיה





תפיסה תכנונית מנחה

היישום במרחב אורנים:

- אם פונקציית המטרה הייתה לשרת את הביקוש התנועתי החזוי ע"פ המודל ולמנוע "כשל" ע"פ סטנדרטים הנדסיים – ניתן היה להצדיק גם תצורה שמכילה 3 נתיבי רכב לכיוון.. כמובן שזה לא רצוי
- לעומת זאת אם פונקציית המטרה היא לספק את השירות הטוב ביותר **להולכי הרגל** (חציות קצרות ככל האפשר, מרחקי חציה קצרים, הצללה מקסימלית), **למשתמשי תח"צ** (נתיבי העדפה, מרחקי החלפה קצרים) **ולרוכבים** (סימון נתיבי אופניים) – ניתן להצדיק גם תצורה שמכילה נתיב רכב 1 לכיוון

נקודות לשימור

הבחירה בחלופת המאקרו הדו סטרית
הייתה צעד מבורך בכיוון הנכון – ויש
פרטים רבים שעליהם אנחנו מודים:

(1) תחנות נתיב

(2) שביל אופניים רציף

(3) הפרדה בין שביל אופניים למדרכה עם

ערוגה ועצים

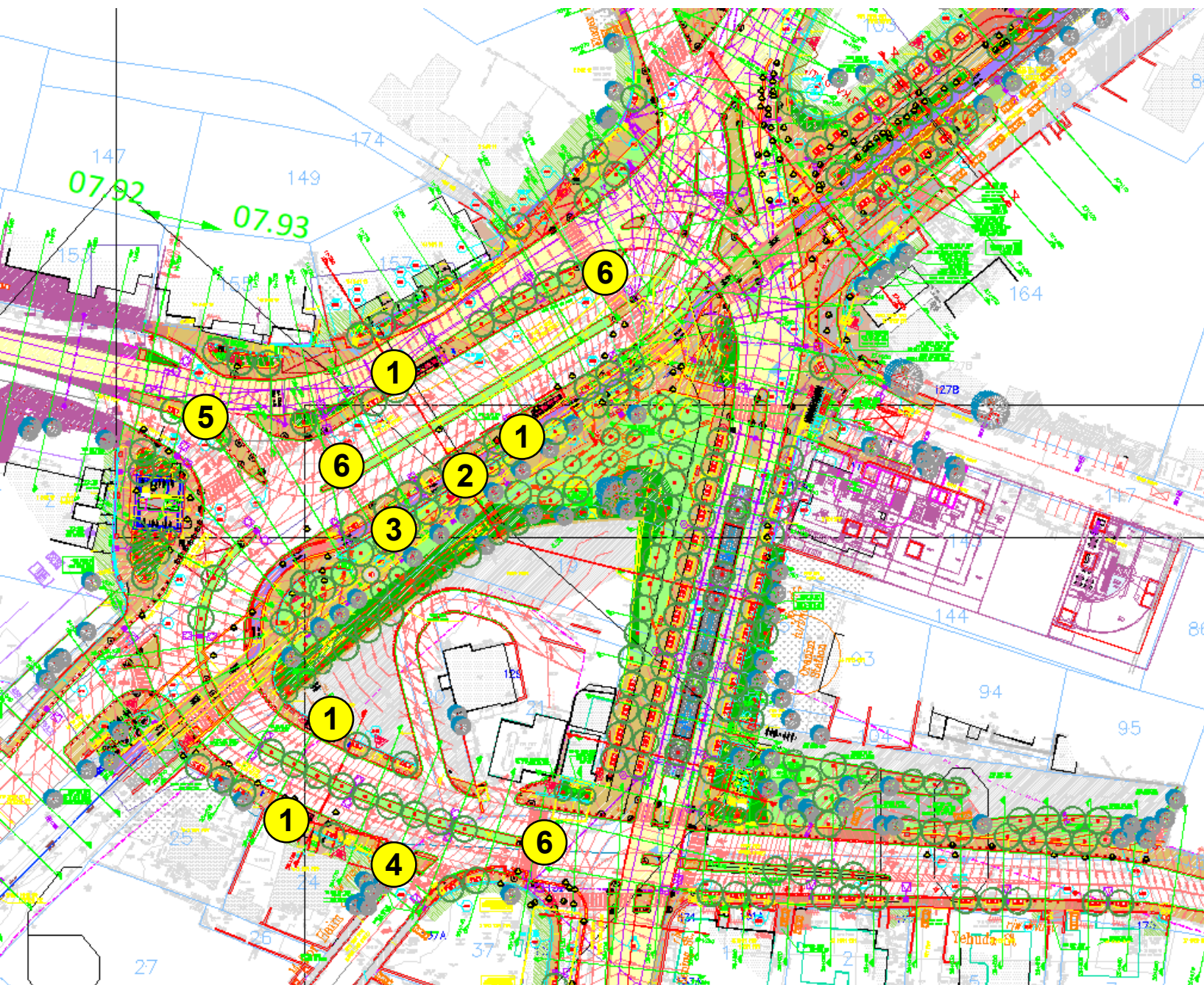
(4) רדיוסי פנייה קטנים במרבית הצמתים

(5) המון נטיעות, כולל באיי תנועה ליד מעברי

חציה וכו'

(6) מעברי חציה ישרים ורציפים

**ועדיין, ישנם פרטים רבים
בתכנון שניתן לבחון ולטייב –
נפרט להלן ונודה לבדיקתכם**





■ צמצום מיסעות וריסון תנועת כ"ר

צמצום מיסעות וריסון תנועת כ"ר

(1) צמצום מיסעות בכביש הדו סטרי:

- צמצום מס' הנתיבים **בשני הכיוונים** לנתיב 1 לכיוון, וביטול המפרדה

- לחלופין: צמצום מס' הנתיבים **בכיוון דרום בלבד** לנתיב 1 לכיוון, וביטול המפרדה

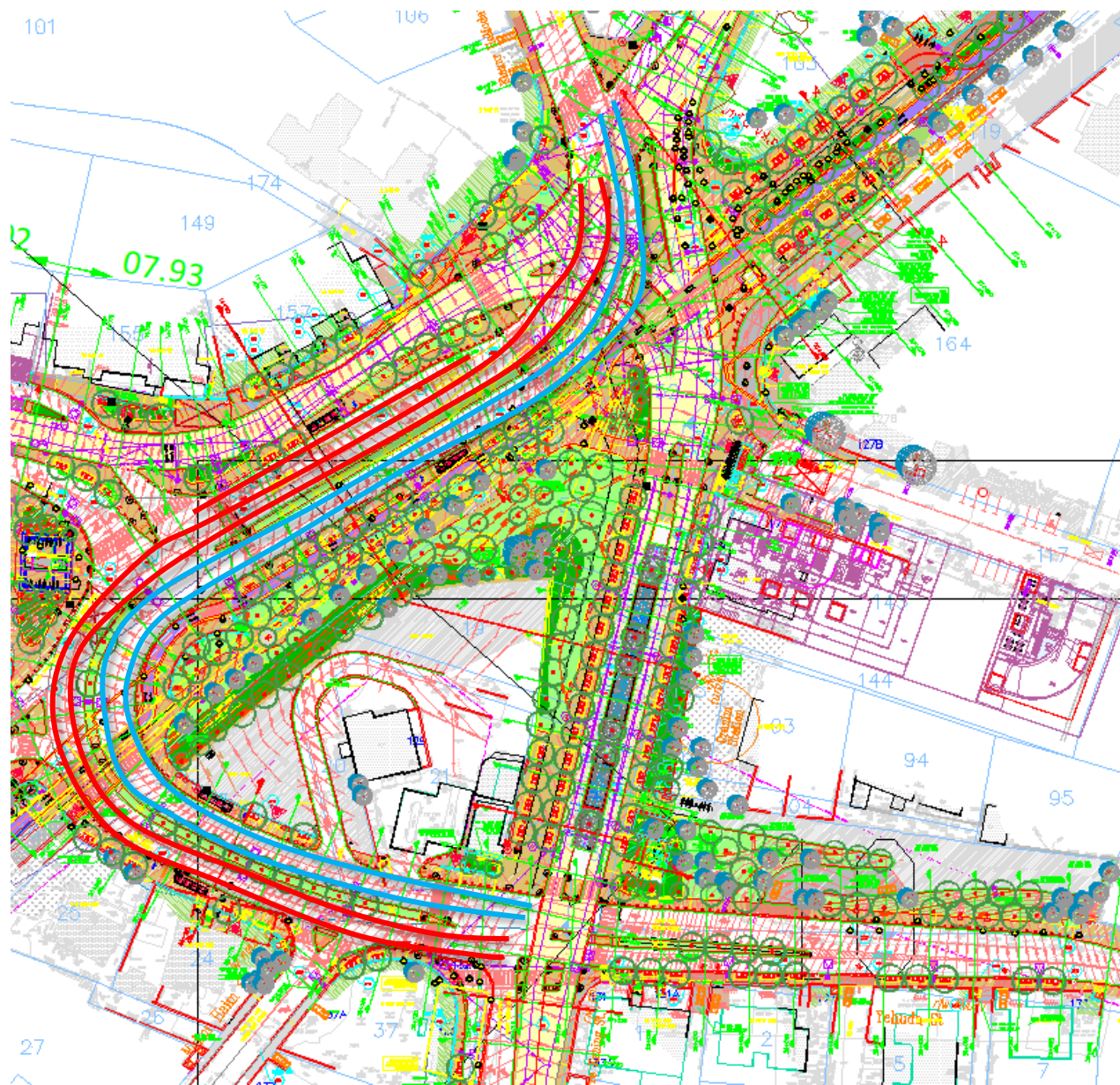
- לכל הפחות: צמצום מיסעה **בבן זכאי מצפון לכיכר**, מ-3 נתיבים ל-2, הרחבת הכיכר על חשבון הנתיב הדרומי מבין ה-5

(2) צמצום מיסעה (נתיב מחסנית) ברח' יהודה: לנוסעים מערבה, מ-2 נתיבים לנתיב 1 – אין צורך במחסנית ארוכה כ"כ. בהתאם ניתן להרחיב את המדרכה הדרומית, שבמצב הנוכחי מקבלת רצועת הליכה צרה

(3) מתקני עגינה לאופניים – שיפור מיקום

1) צמצום מס' הנתיבים

תכנון נוכחי

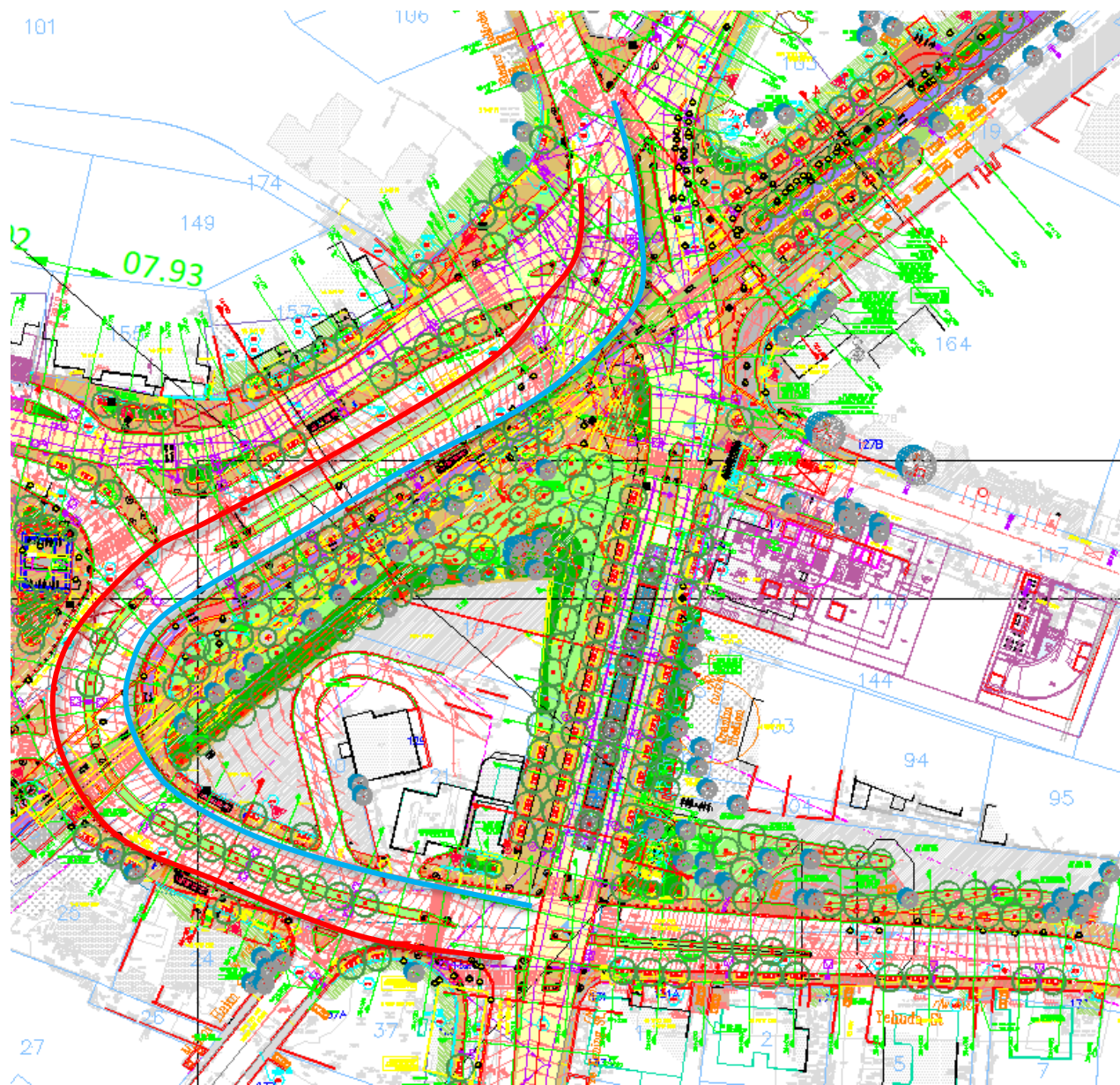


- צפונה (כחול)

- דרומה (אדום)

צמצום מס' הנתיבים בשני הכיוונים (חלופה 1)

תכנון מוצע

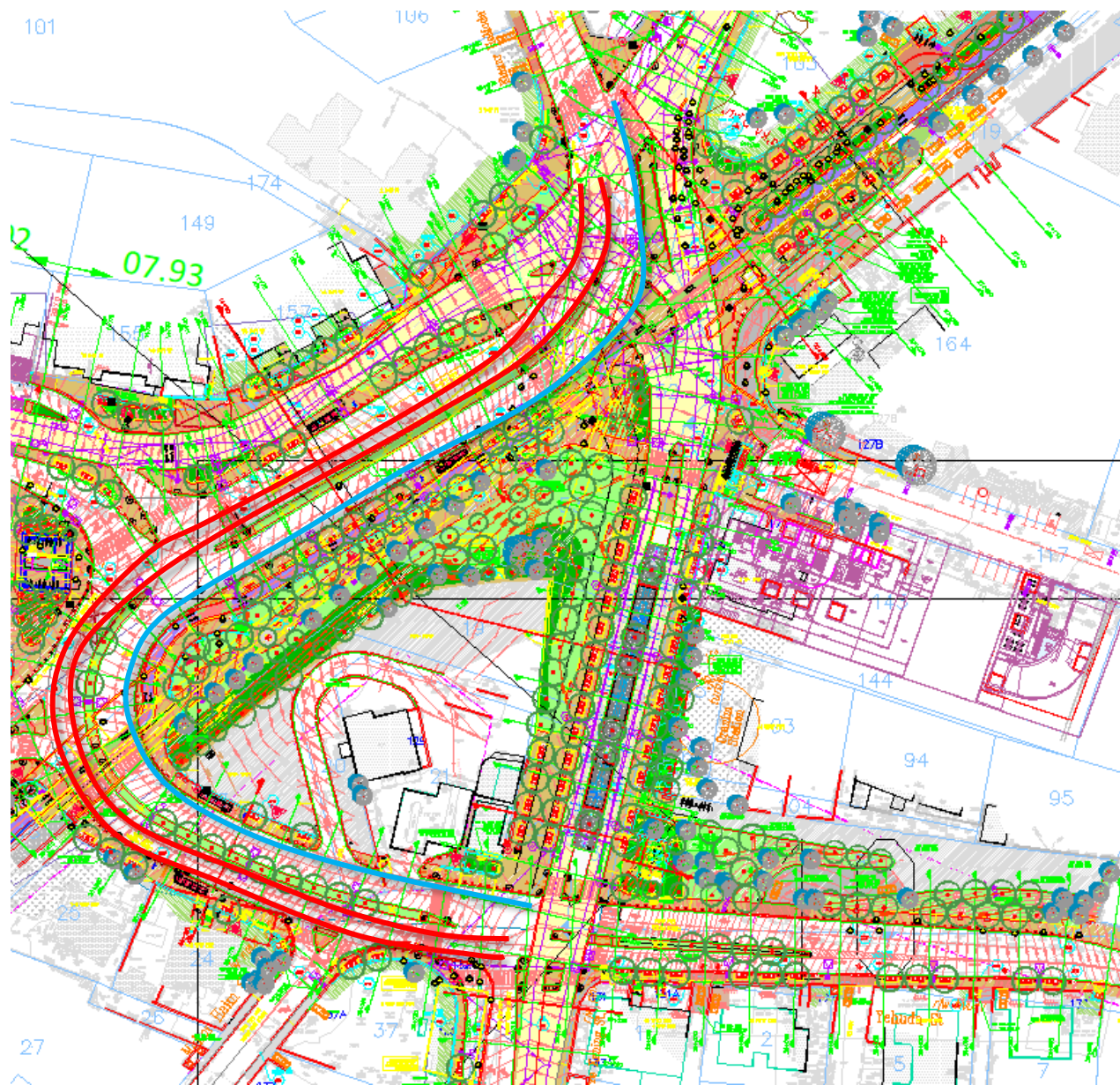


• צפונה (כחול)

• דרומה (אדום)

צמצום מס' הנתיבים בכיוון צפון (חלופה 2)

תכנון מוצע

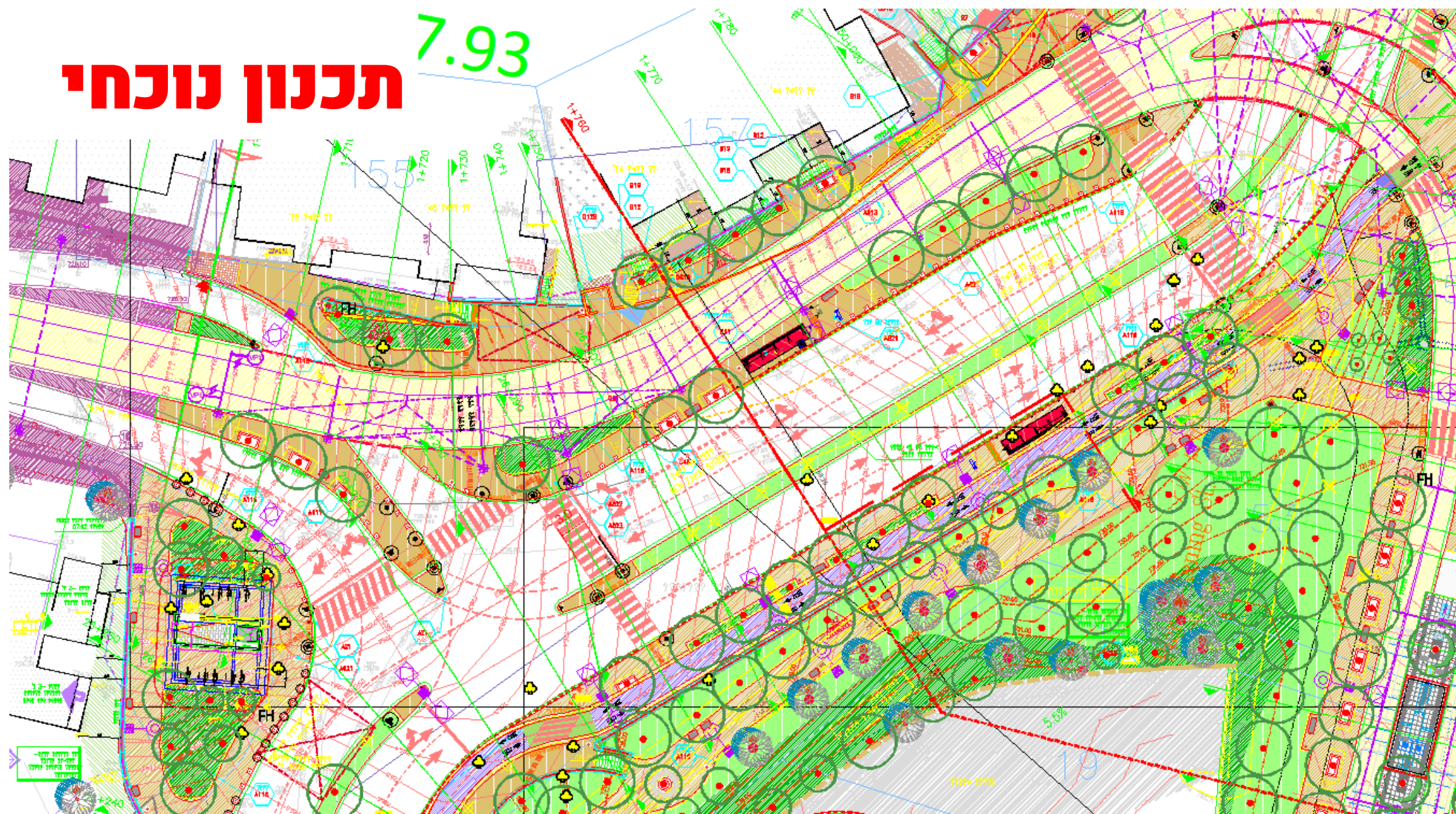


• צפונה (כחול)

• דרומה (אדום)

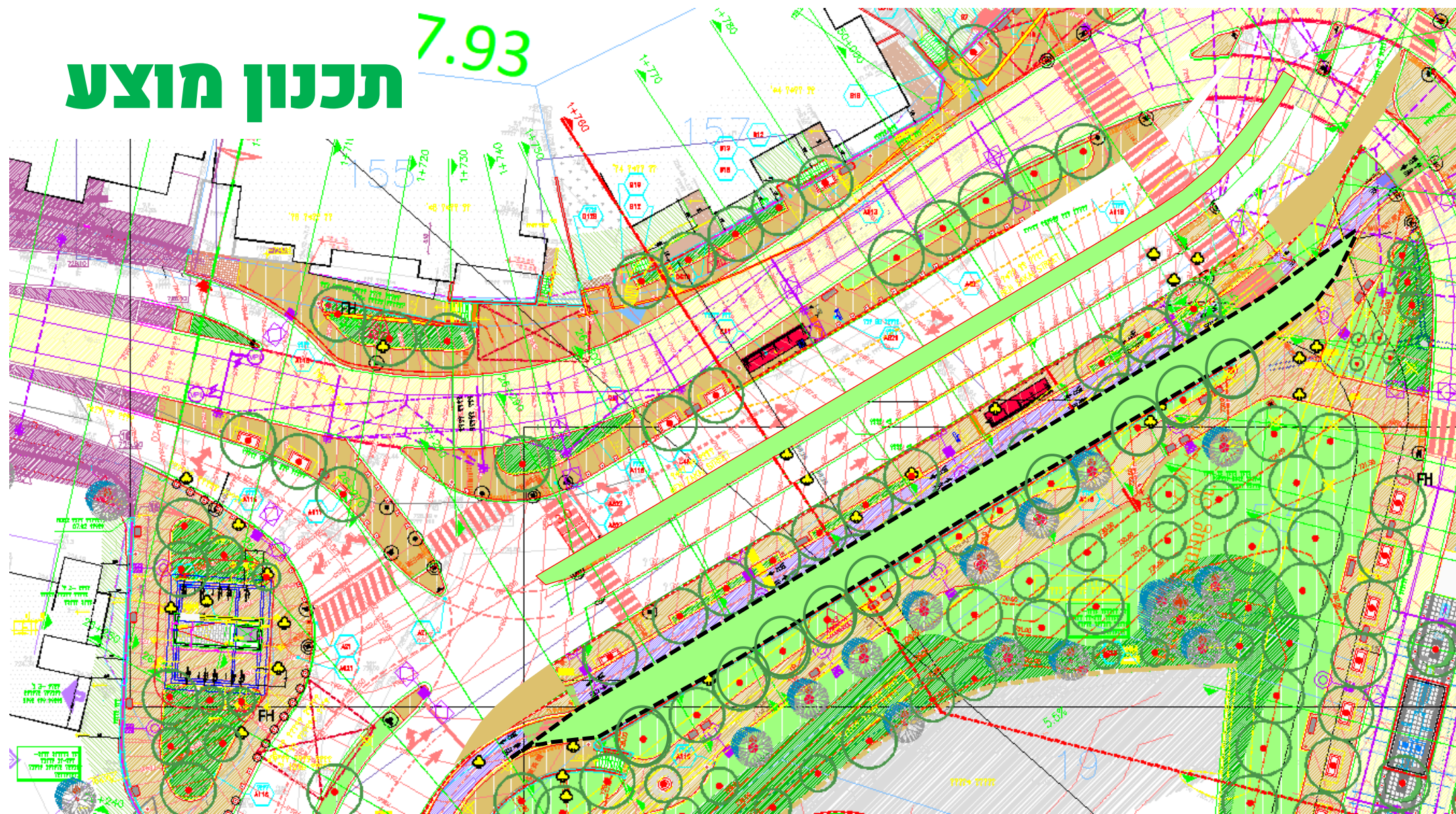
צמצום מיסעה בבן זכאי מצפון לכיכר (בכל החלופות)

תכנון נוכחי 7.93



צמצום מיסעה בבן זכאי מצפון לכיכר (בכל החלופות)

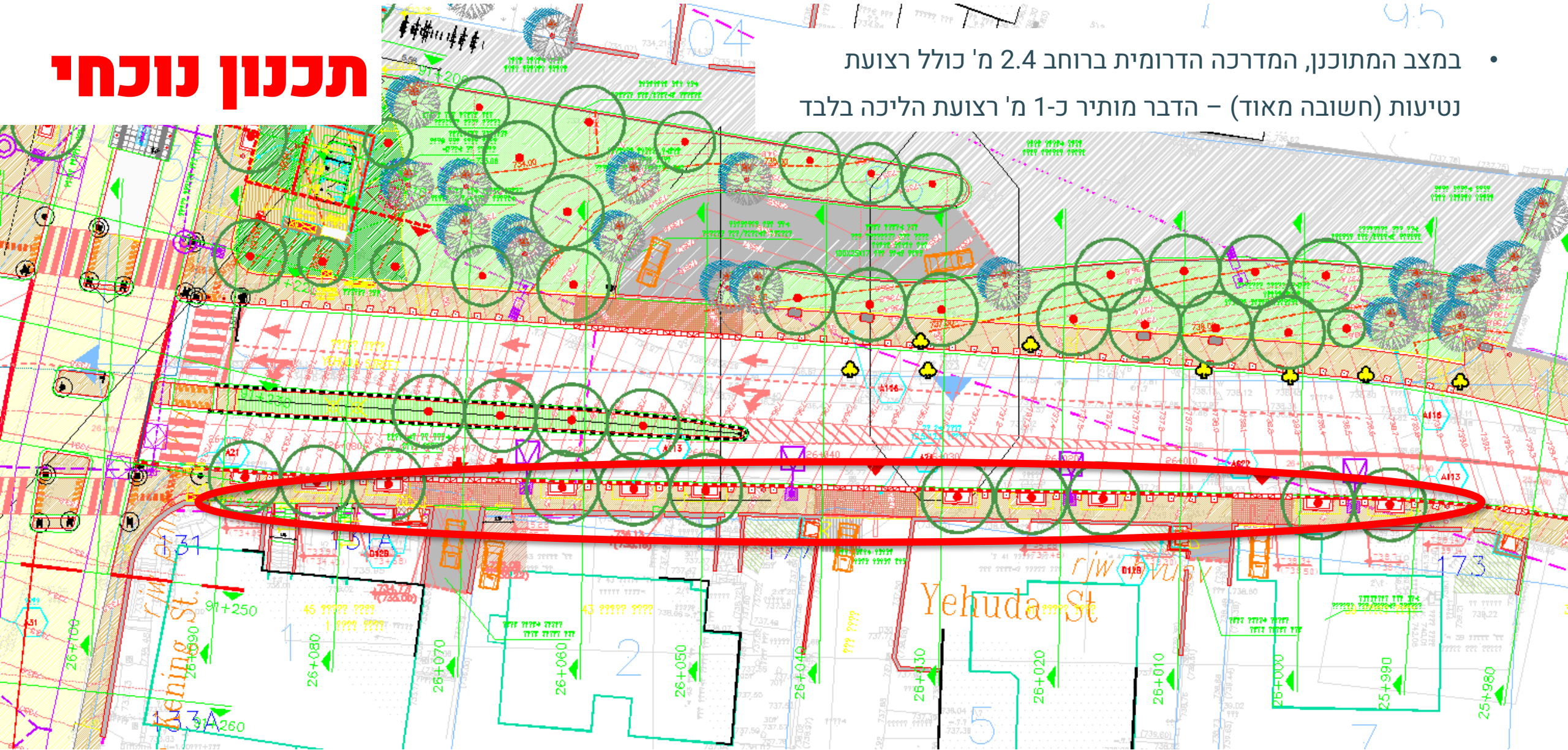
תכנון מוצע 7.93



(2) צמצום מיסעה ברח' יהודה

תכנון נוכחי

- במצב המתוכנן, המדרכה הדרומית ברוחב 2.4 מ' כולל רצועת נטיעות (חשובה מאוד) – הדבר מותיר כ-1 מ' רצועת הליכה בלבד

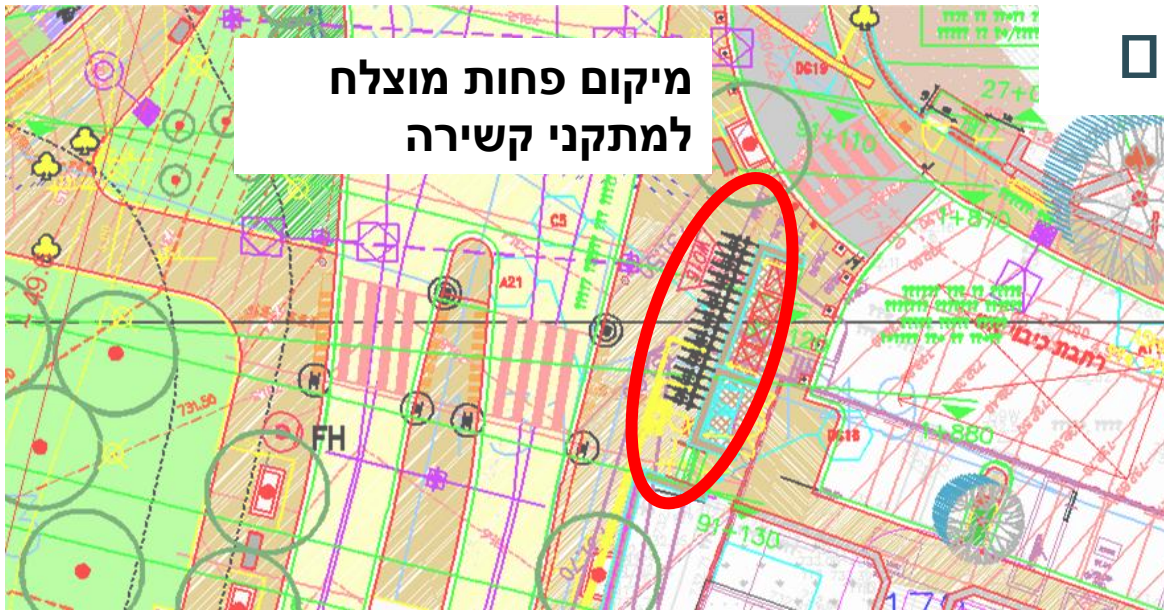


(3) מתקני עגינה לאופניים – שיפור מיקום

- סומנו כ-20 מתקני עגינה לאופניים בסמוך לתחנת הרק"ל, במבואה של רחוב אשר.

- המיקום מהווה צוואר בקבוק של מדרכה צרה, 2 מעברי חציה ומיקום ללא עצים. לא נכון לבזבז את המרחב המצומצם על מתקני קשירה, במיקום לא אטרקטיבי ביחס לתחנת הרק"ל ושימושי הקרקע.

- מוצע לתכנן את מתקני העגינה בחלק המרכזי של הכיכר, בסמוך לתחנת הרק"ל, במיקום שאיננו בזרם התנועה העיקרי של הולכי רגל ושאינו מהווה צוואר בקבוק.





שיפור נגישות לה"ר ואופניים ■

שיפור נגישות לה"ר ואופניים

4) הוספת מעבר חציה בדופן הצפונית של בן זכאי

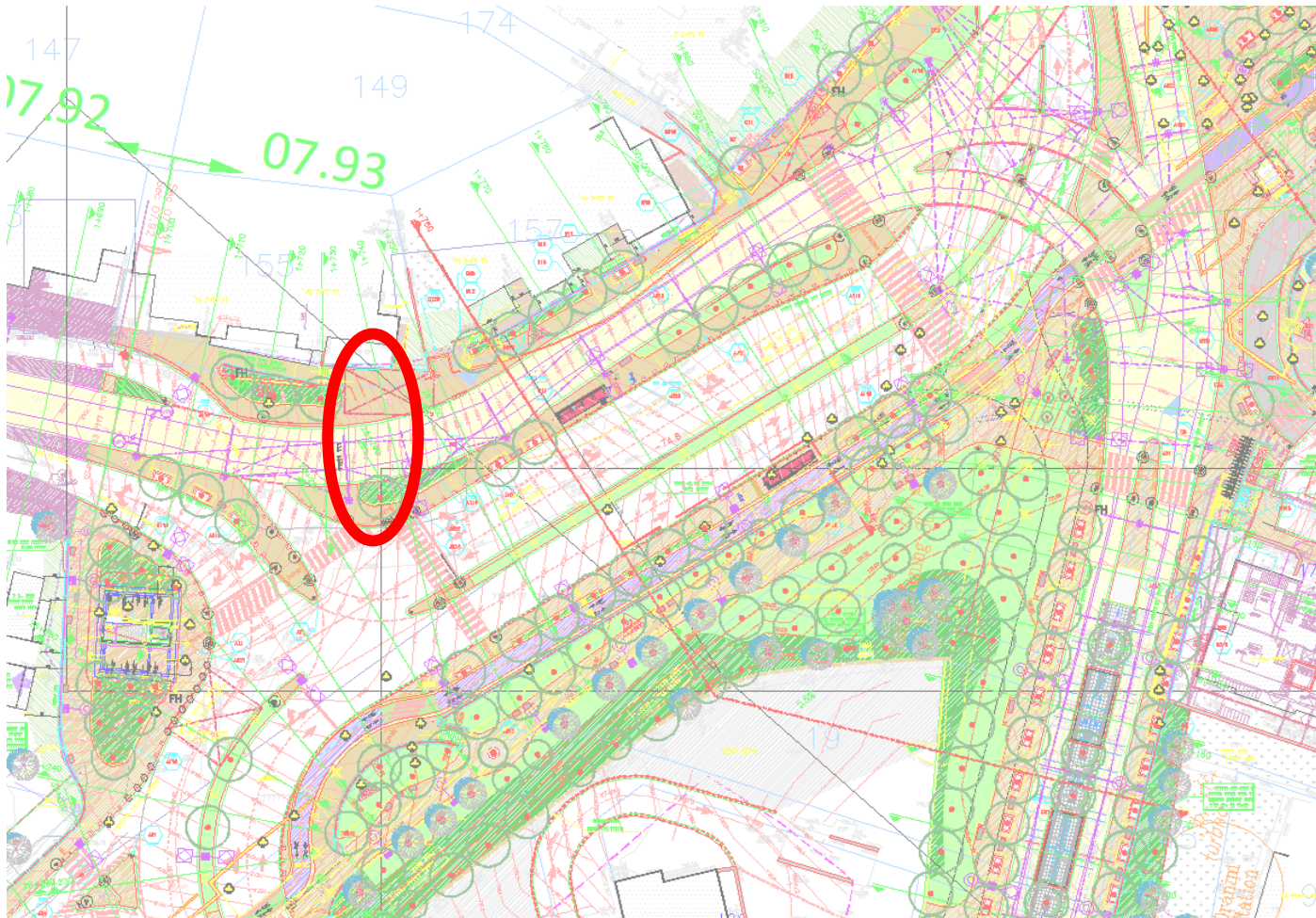
5) תוספת מדרכה ועצים בפייר קניג

6) הוספת תכנון לשביל אופניים שיקשר בין תלפיות (פייר קניג)
לפארק המסילה וקטמון (אלעזר המודעי)

7) התנגדות גורפת לגשר פארק המסילה (טרם הוצג, אך מוצג ברקע)

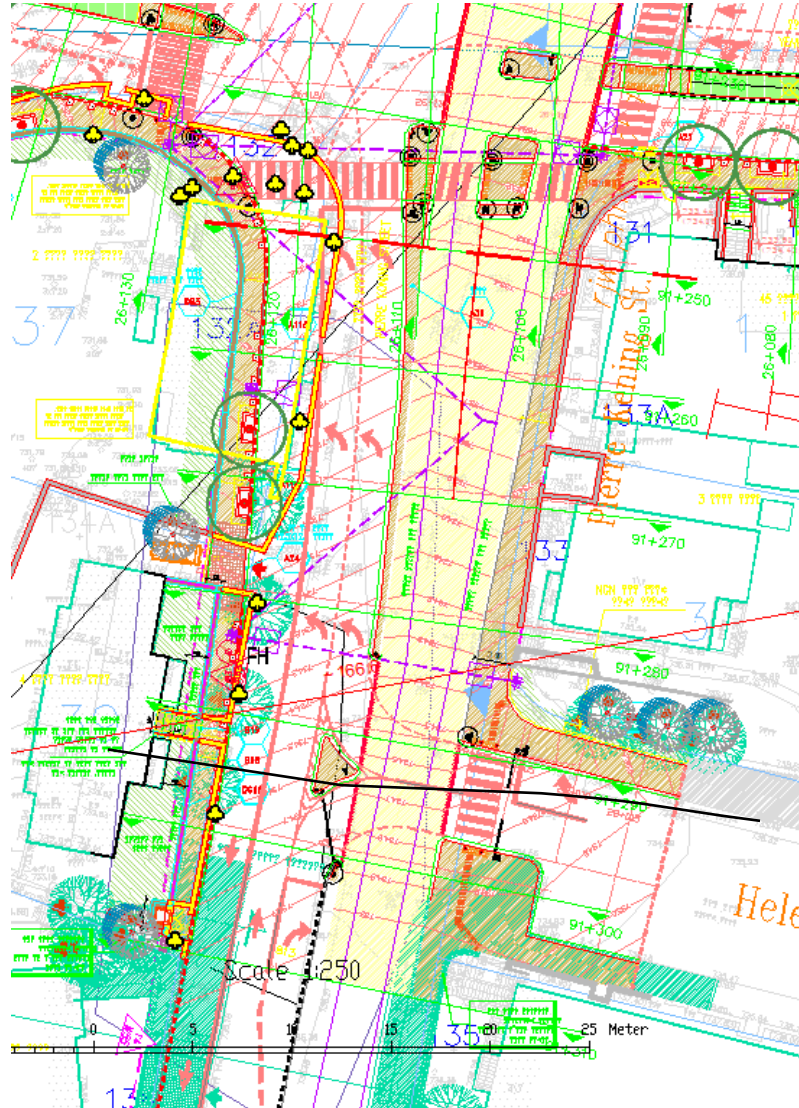
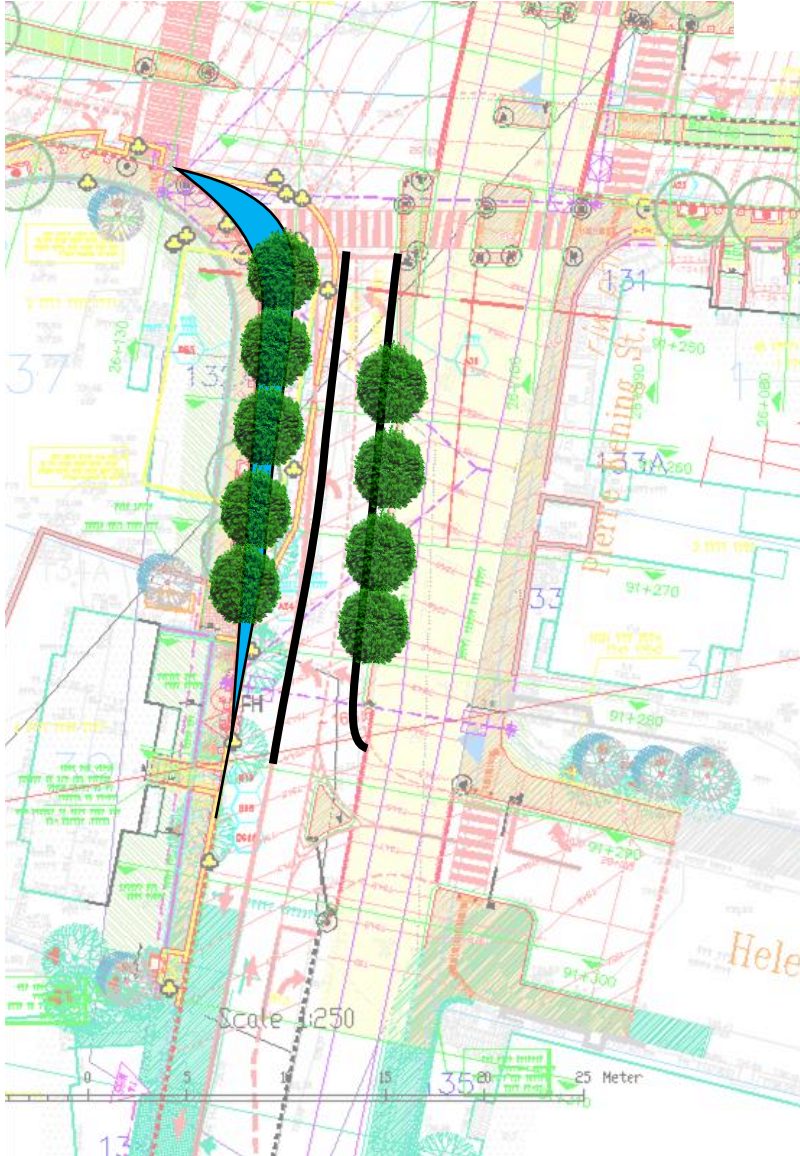
8) כללי: תכנון הליכתי של מעברי החציה (מעברי חציה מוגבהים, רוחב
5 מ' לפחות, יצירת הצללה בקרבתם) + יצירת מדרכות המשכיות
בצמתים

4) תוספת מעבר חציה בבן זכאי דופן צפונית



- לא מתוכנן מעבר חציה המשכי לחציה של פסי הרק"ל בין פינת הרחוב לדופן הבנויה.
- בפועל תהיה חציה לא חוקית ללא אבן מונמכת
- מוצע לתכנן מעבר חציה בהתאם

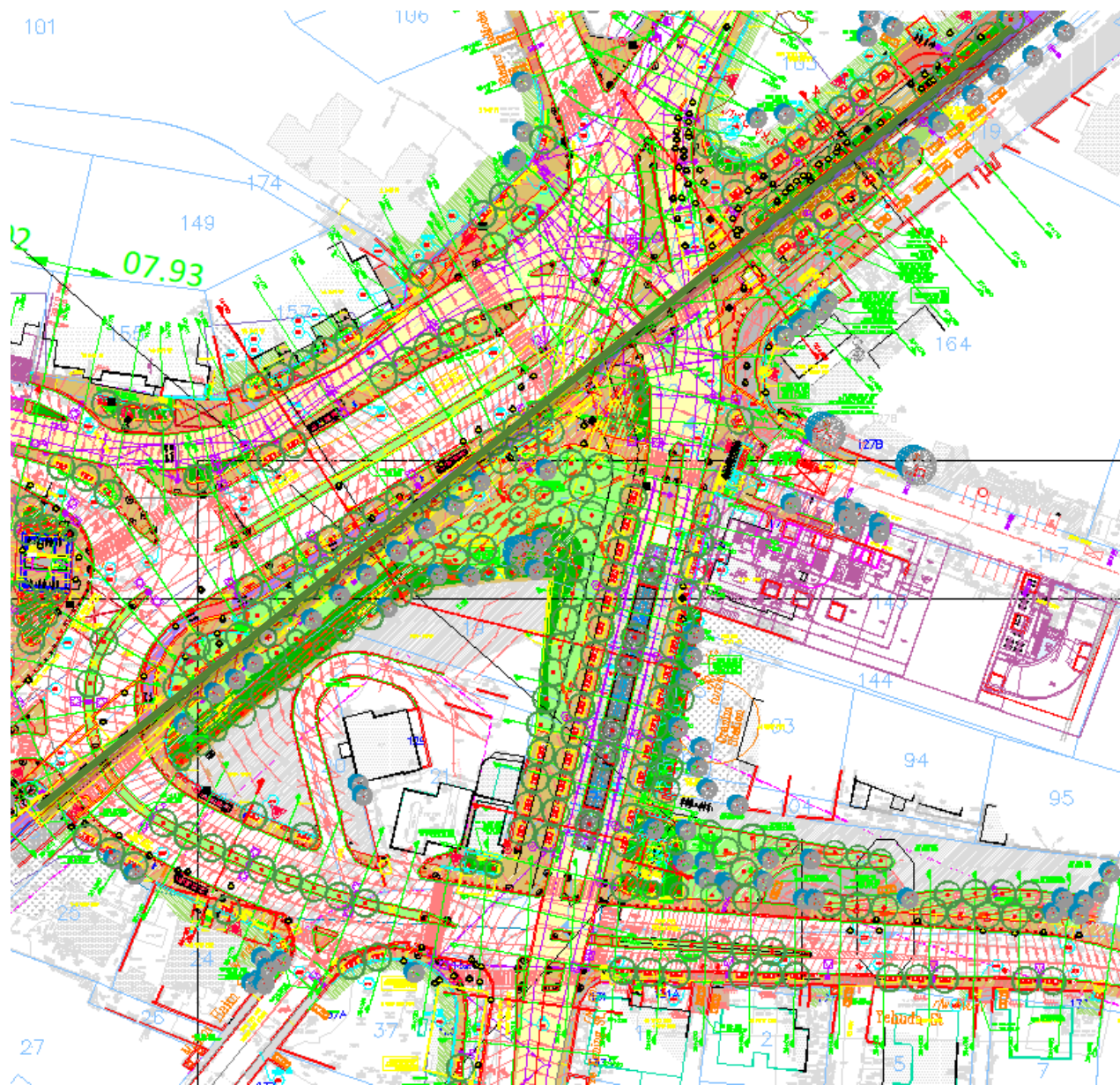
(5) תוספת מדרכה ועצים בפייר קניג



- המדרכות בפייר קניג (מוביל למע"ר תלפיות הראשי) ברוחב 2 מ', ללא נטיעות או רצועת שירות – רוחב בפועל אחרי התקנת עמודי תאורה רמזורים וכו' יהיה כ-1 מ'
- בנוסף, יש רק 2 עצים בכל המרחב
- מוצע לבטל נתיב השתלבות/פנייה שמאלה לטובת הרחבת מדרכות ותוספת נטיעות

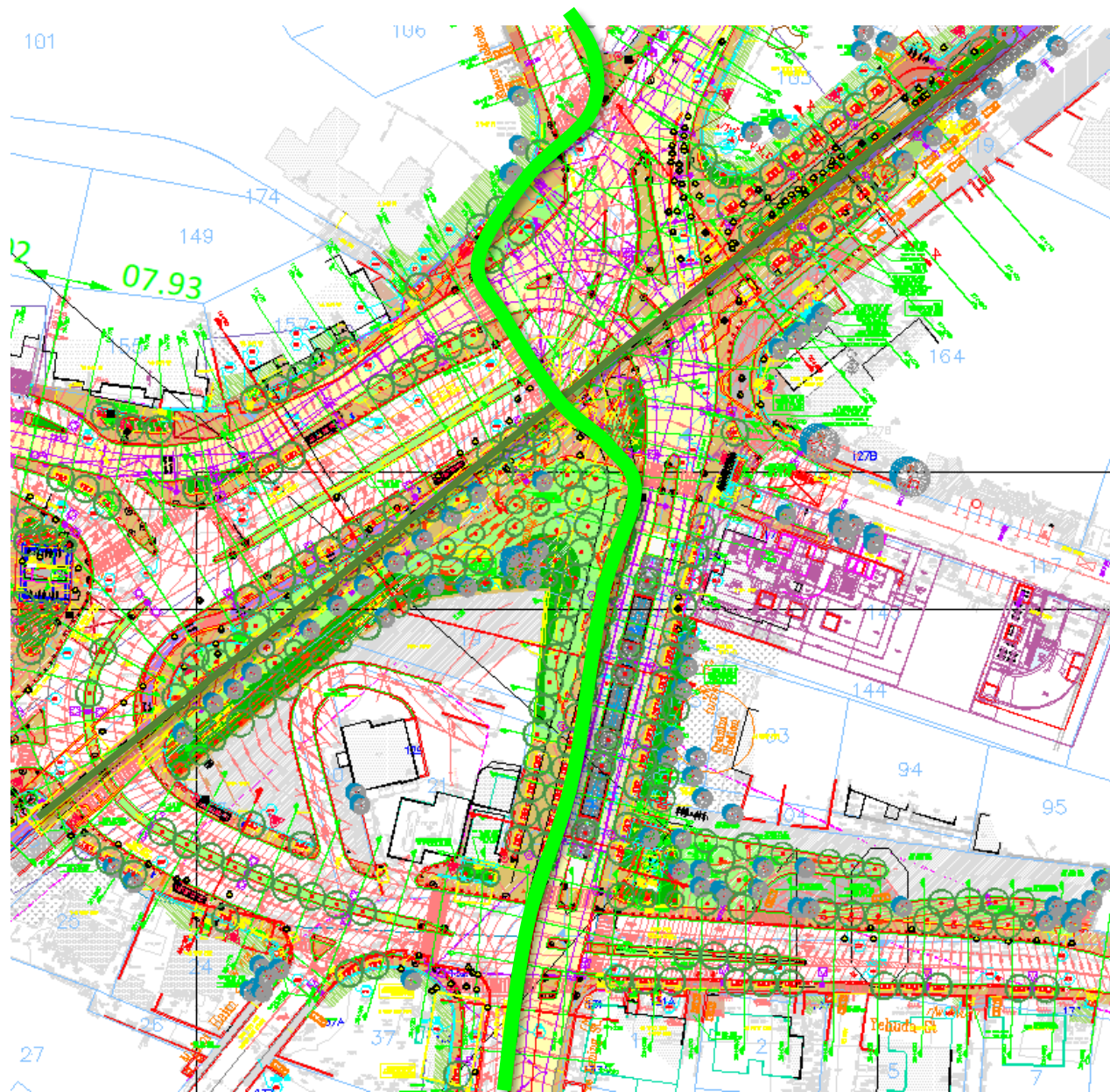
(6) שביל פייר קניג אלעזר המודעי

תכנון נוכחי



שביל פייר קניג אלעזר המודעי

תכנון מוצע



שביל חשוב מאוד
לקישור בין מע"ר
תלפיות לבין פארק
המסילה וקטמון
(והלאה לשבילים
בטשרניחובסקי
ובכובשי קטמון,
לכיוון הכניסה לעיר)

7) התנגדות גורפת לגשר פארק המסילה

- הגשר אמנם לא הוצג בשיתוף הציבור, אך הוא מוזכר במסמכי התכנון. הסיבות להתנגדות אליו רבות, ונזכיר כמה מהן:

- אין צורך בגשר כדי לחסוך חציה של כביש בודד, בפרט באזור מישורי כמעט לחלוטין;
- הגשר ישרת רק צמד מוצא-יעד אחד במרחב הכיכר, מתוך מעל 40 צמדים אפשריים;
- הרמפות והביסוסים יגזלו מפארק המסילה ומהכיכר עשרות מ"ר של שטחי הליכה, דשא ועצים בוגרים;
- מרבית ההולכים והרוכבים יעדיפו את מפלס הרחוב, והגשר צפוי להפוך לפיל לבן יקר ומיותר;
- הגשר ייצור מפגע ויזואלי דומיננטי שישתלט על הכיכר, במקום מרחב אורבני פתוח ונקי מחסמים



(8) הליכתיות – כללי

- נדרש להקפיד על תכנון הליכתי של מעברי החציה:

- מעברי חציה מוגבהים

- רוחב 5 מ' לפחות

- יצירת הצללה בקרבתם

- יצירת מדרכות המשכיות בצמתים (המדרכה מוגבהת

והמשכית עבור הולכי הרגל, הרכב הפונה לרחוב

הצדדי עולה ויורד)



שיפורים לתנועת התח"צ ■

שיפורים לתנועת התח"צ

- מספרם של משתמשי התח"צ היומיים במרחב הכיכר צפוי להיות גבוה בהרבה ממספרם של משתמשי הרכב הפרטי במרחב הכיכר
- מכאן שיש למצוא כל דרך להקל עליהם ולשרת אותם באופן המיטבי ביותר – גם על חשבון רמת שירות לרכב הפרטי

שיפורים מוצעים:

(9) יצירת מת"צ במקביל למסילה, כחלק מהכיכר, לנסיעה לכיוון דרום

(10) הפיכת הנתיב הימני של הכביש הדו סטרי לנת"צ, לנסיעה לכיוון צפון

(11) איסור פניה לר"פ מהכיכר לבן זכאי

(12) הוספת רציף ממערב למסילות הרק"ל, פתיחת 2 דלתות שתאפשר

שירות ישיר לכיכר

הוספת נת"צ

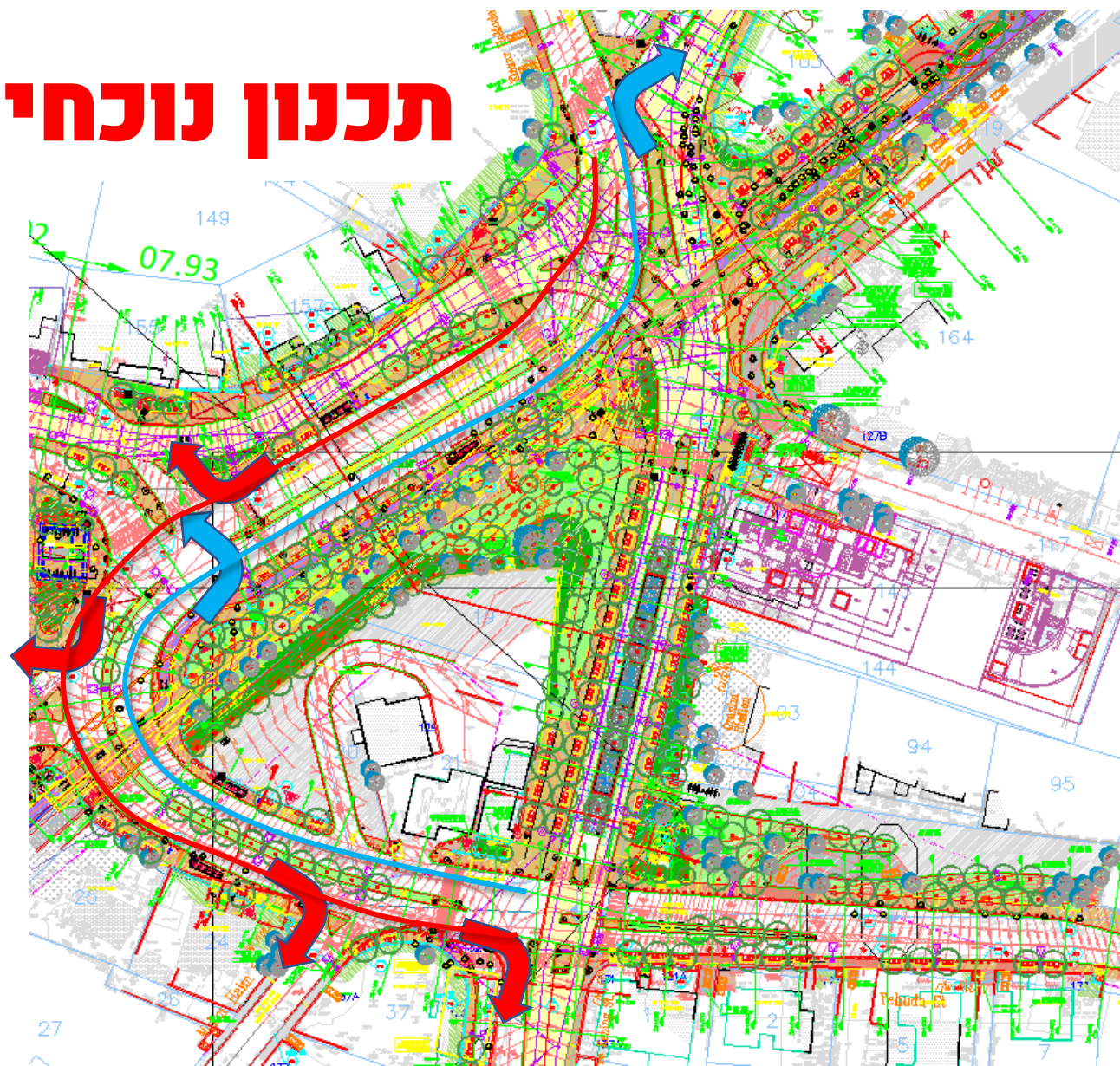
בתכנון הנוכחי, בכביש הדו סטרי:

- לנוסעים צפונה (**כחול**) יש פנייה 1 שמאלה (לבן זכאי) ופנייה 1 ימינה (לעמק רפאים)

- לנוסעים דרומה (**אדום**) יש 4 פניות ימינה (לבן זכאי, לרח' המסילה, למקור חיים ולפייר קניג) ו-0 פניות שמאלה

לאור האמור, הנסיעה בכיוון דרום צפויה להיות חלקה פחות מהנסיעה בכיוון צפון

תכנון נוכחי



9) הוספת נת"צ – במקביל למסילה

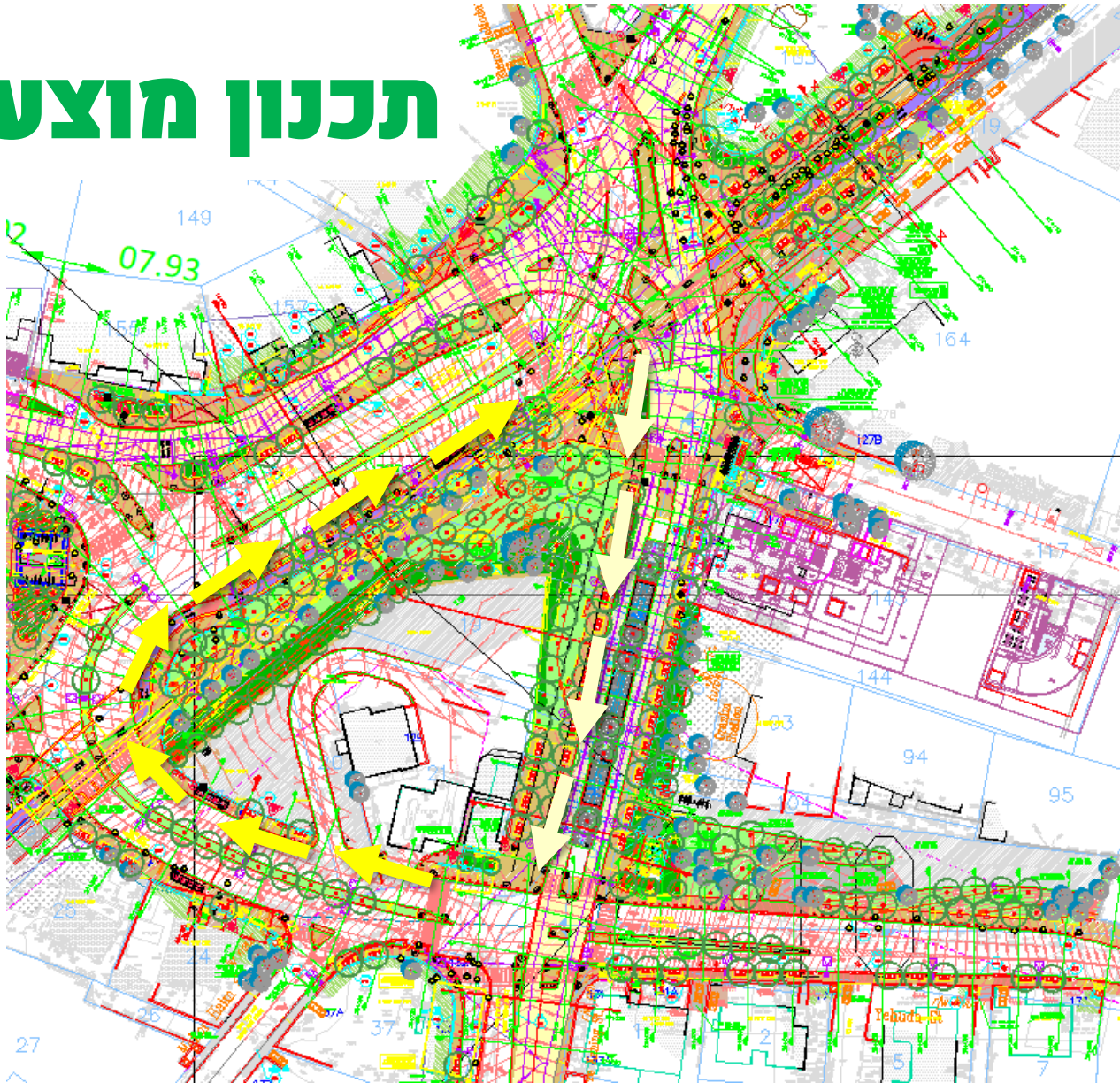
תכנון מוצע



- מוצע לשקול הוספת מת"צ בנתיב היעודי במקביל למסילת הרק"ל, לנוסעים דרומה
- הדבר יאפשר לחלק מתנועות התח"צ (אלה שהיעד שלהן בתלפיות ודרומה) להימנע מנסיעה בנתיב לכיוון דרום בכביש הדו סטרי, ולקבל נסיעה חלקה ומהירה יותר
- כמו כן הדבר יאפשר תחנת cheek to cheek בין הרק"ל לאוטובוסים והחלפות מהירות וקלות
- הצעה זו מותנית בכך שהנתיב היעודי במקביל למסילה יהיה מוגבה ומרוצף (לא נתיב אספלט בגובה מונמך מהמדרכות), כך שישתלב בפיתוח הכיכר בגובה המדרכה, ויפריע באופן מינימלי להתנהלות הולכי הרגל בכיכר

10) הוספת נת"צ – באחד הנתיבים לכיוון צפון

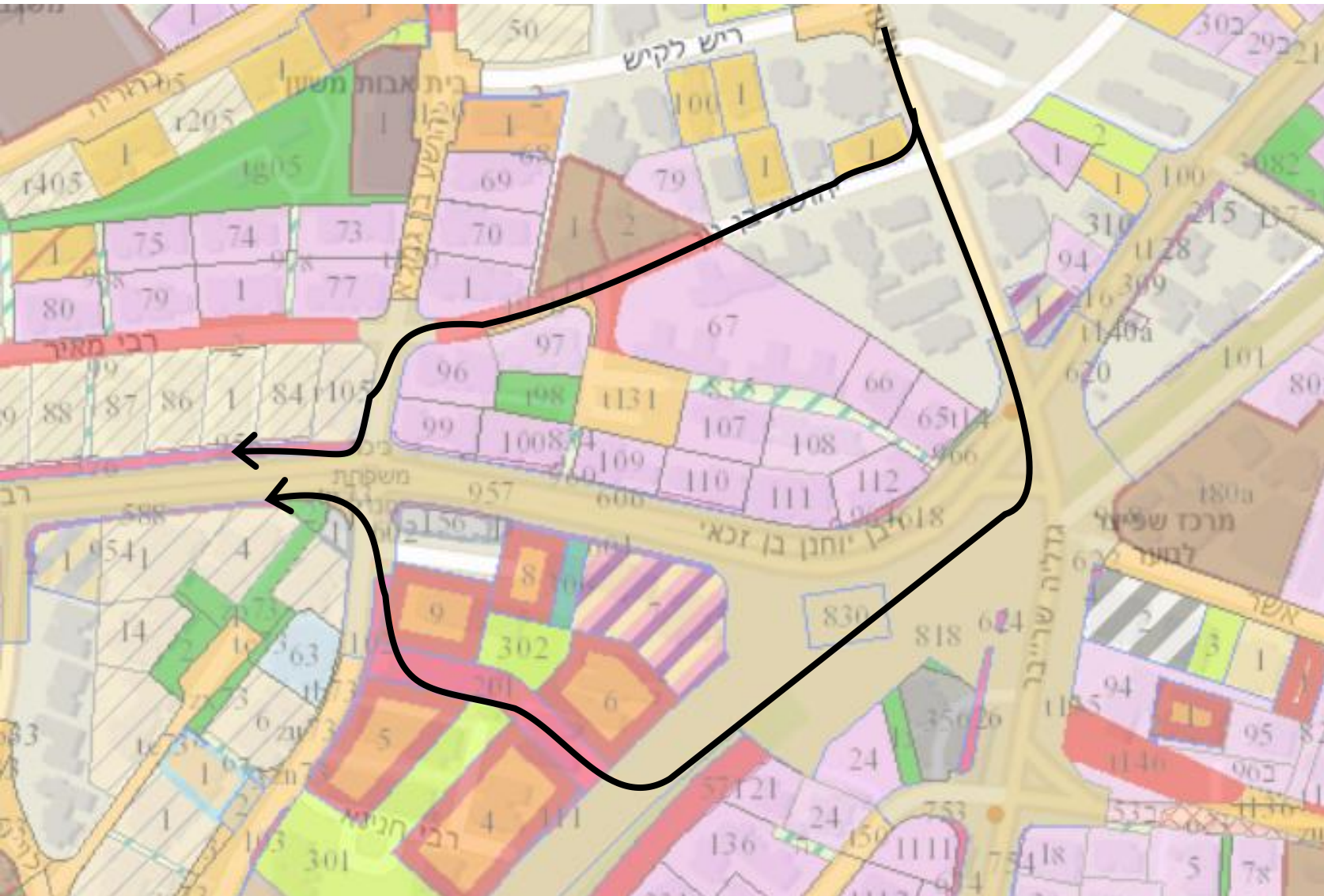
תכנון מוצע



- בנוסף, או לחלופין, מוצע לבחון אפשרות להפיכת אחת מ-2 הנתיבים הנוסעים צפונה, מנתיב רכב לנת"צ
- יתרונות: מהירות ואמינות למשתמשי התח"צ, כולל לצורך ביצוע החלפות עם הרק"ל באמצעות התחנות שבדפנות הכיכר
- מאחר שאין פניות ימינה בנסיעה לכיוון צפון בתוך הכיכר (הפנייה לכיוון עמק רפאים ממוקמת לאחר היציאה מהכיכר) – הנת"צ המוצע לא צפוי "להתלכלך" ברכב פרטי שייכנס אליו לצורך פנייה ימינה

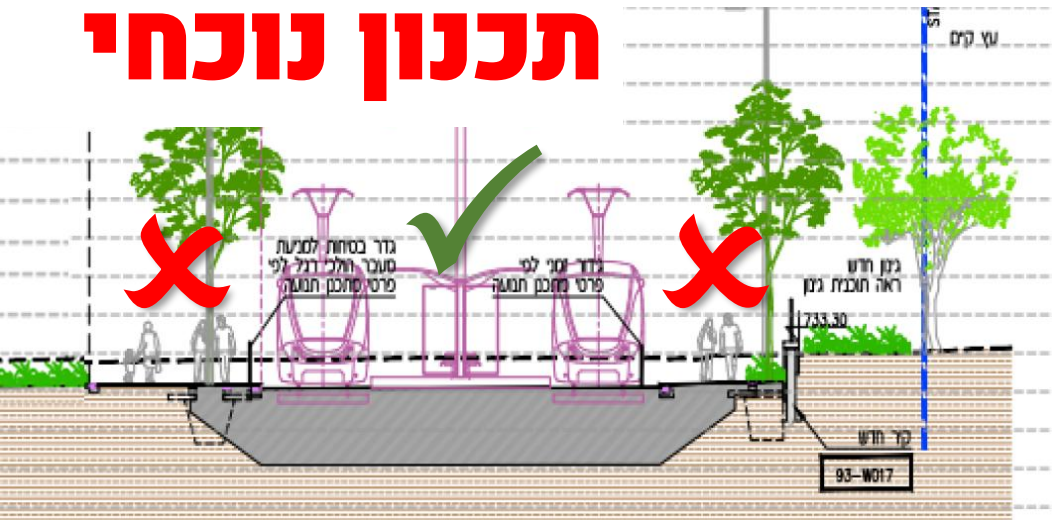
תכנון מוצע

11) איסור פניית ר"פ מהכיכר לבן זכאי



- כפתרון, מוצעות 2 חלופות:
 - 1 - לפתוח פנייה ימינה רק אחרי תחנת אוטובוס – הצעה זו תפתור רק חלקית את הבעיה
 - 2 – **לאפשר פניה ימינה לבן זכאי לתח"צ בלבד** – רכב פרטי יוכל לנסוע סע דרך כביש 34 ומעגלי יבנה, או לחלופין דרך יהושע בן נון

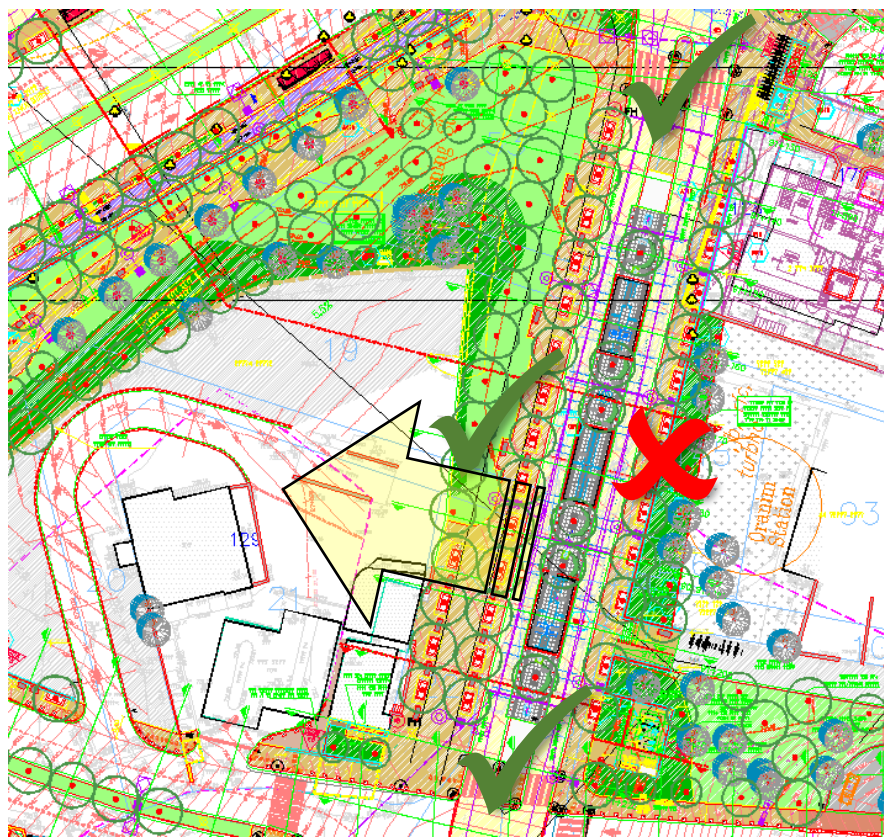
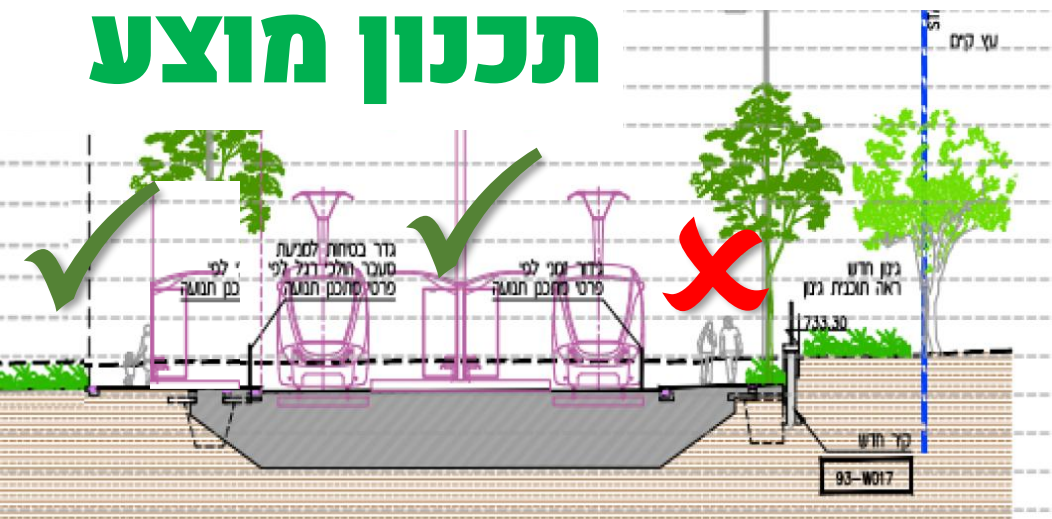
תכנון נוכחי



(12) הוספת רציף ממערב למסילת הרק"ל

- בתכנון הנוכחי, תחנת אורנים היא תחנה מרכזית ("אי"), העולים והיורדים צריכים לעבור דרך הרציף המרכזי בדרך אל הרכבת או מהרכבת
- אין חיבור ישיר בין הרכבת לבין הדופן המזרחית של המסילות או הדופן המערבית של המסילות – רק דרך הרציף המרכזי, שמחובר לדפנות באמצעות מעברי חציה (בצפון ובדרום)
- הדבר מאפשר החלפות מהירות יותר בין קווי רק"ל – אבל קוטע את החיבור האינטואיטיבי בין הכיכר עצמה לבין הרק"ל, על אף שהתחנה כביכול "מחוברת" לכיכר

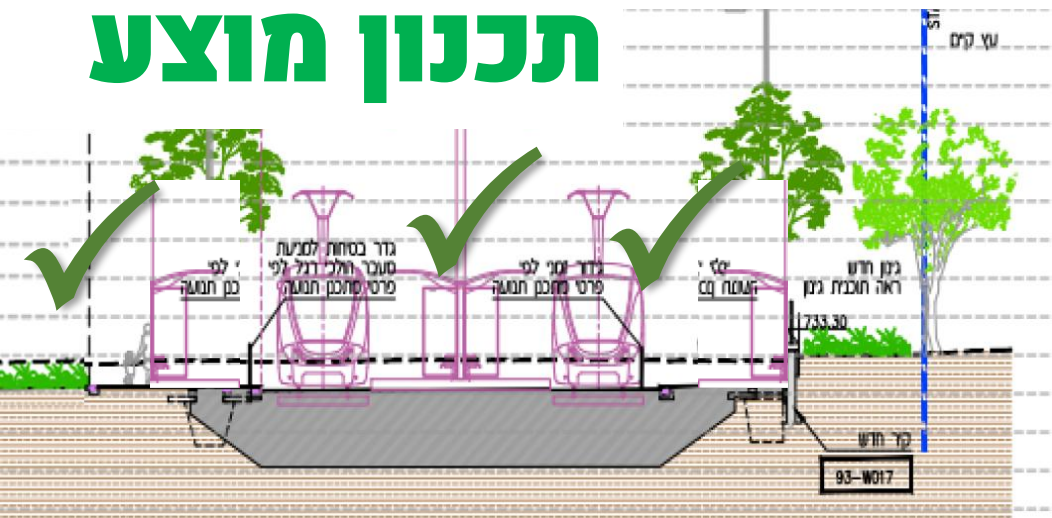
תכנון מוצע



הוספת רציף ממערב למסילת הרק"ל

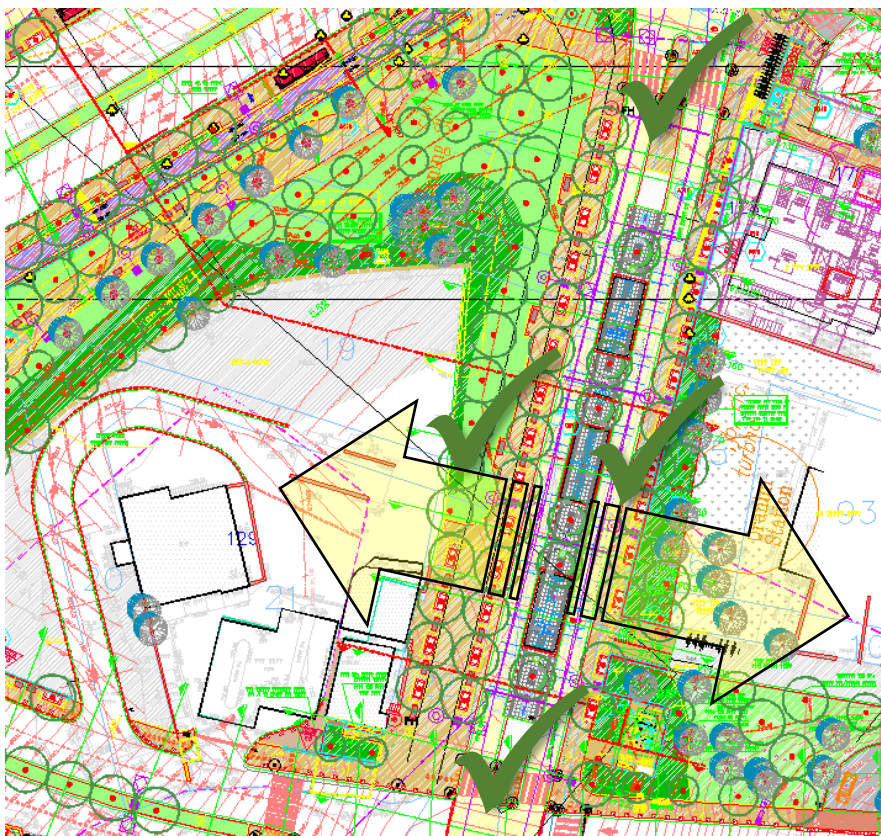
- מוצע להוסיף רציף תחנות ממערב למסילת הרק"ל המערבית
- הרכבת במסילה זו תוכל לפתוח את הדלתות משני הצדדים
- הזקוקים להחלפה (או למעבר לכיוון מזרח) יוכלו לרדת בדלתות המזרחיות אל רציף האי;
- יתר הנוסעים, מי שהיעד שלהם בכיכר עצמה או בסביבותיה – יוכלו לרדת בדלתות המערביות ישירות אל הכיכר עצמה
- הדבר יאפשר חיבור ישיר, מהיר ואינטואיטיבי בין הכיכר לבין הרק"ל, וינצל באופן מקסימלי את היות התחנה "מחוברת לכיכר"
- מבחינה תפעולית, ניתן לייצר בתוך הקרונות מערכת שתבהיר לנוסע שיורד בתחנה מאיזה צד של הקרון הוא צריך לרדת בהתאם ליעד המבוקש

תכנון מוצע



הוספת רציף ממערב וממזרח למסילת הרק"ל

- ככל שהדבר אפשרי טכנית – ניתן לשקול הוספת רציף תחנות גם ממזרח למסילה המזרחית, ולאפשר ירידה משני הצדדים גם במסילה המזרחית
- אך כאמור לעיל, היתרון ברציף דו צדדי הוא בעיקר בדופן המערבית של המסילה, בחיבור עם הכיכר





שינוי הסדרי תנועה וגישות

שינוי הסדרי תנועה וגישות

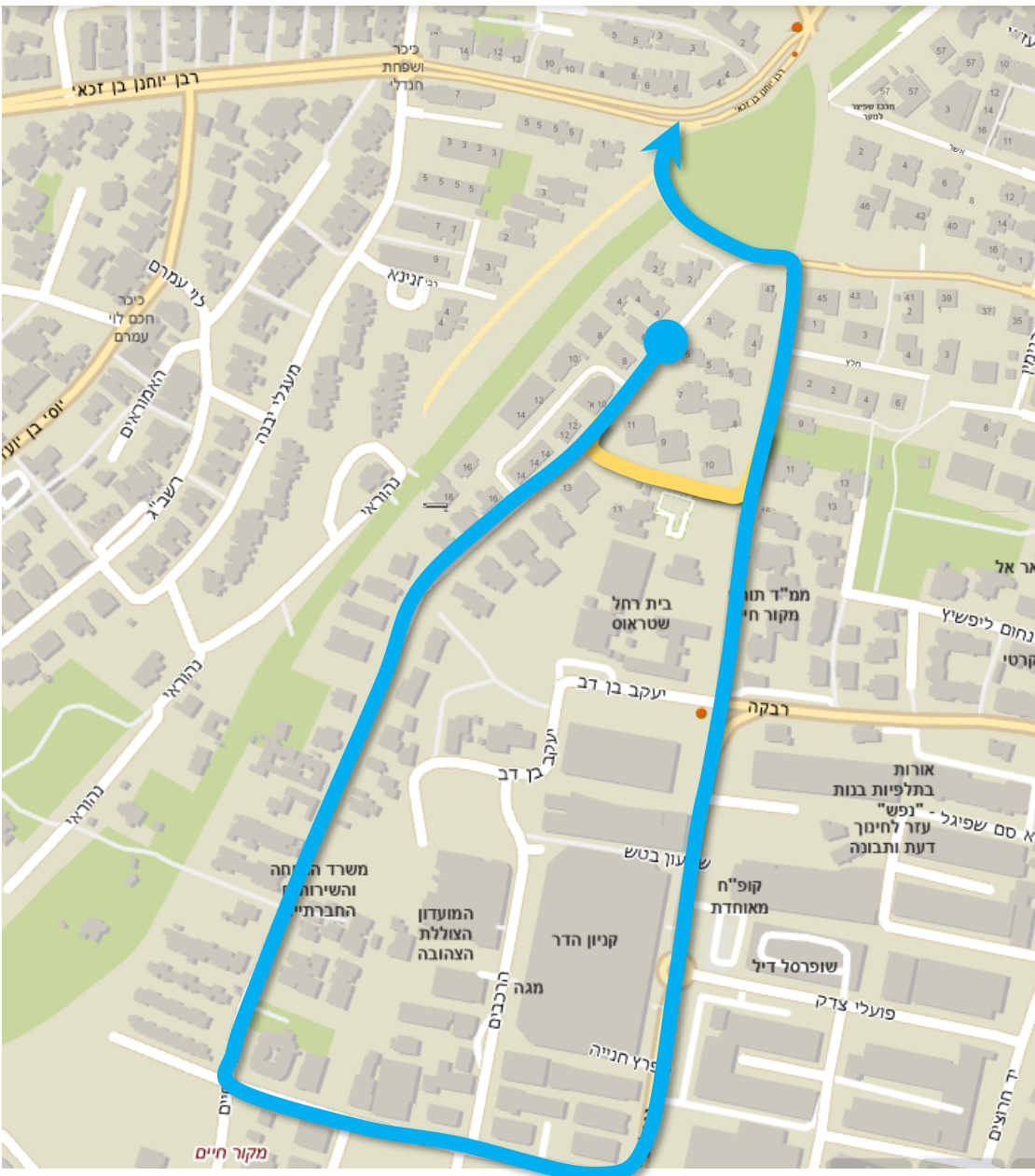
13) הצעה לייצר סובה בצומת יהודה-נפתלי (בדומה לסובה המינימלית בצומת טשרניחובסקי-הרב חן) כדי לאפשר יותר אפשרויות תנועה ליוצאים ממקור חיים ומרחוב המסילה שהיעד שלהם במערב

14) סגירת תנועת רכב בין הכיכר למקור חיים, באופן חלקי או מלא (לאחר פתיחת החיבור החדש בין מקור חיים לפייר קניג)

הצעה לסובה בצומת יהודה/נפתלי

- בתכנון הנוכחי:

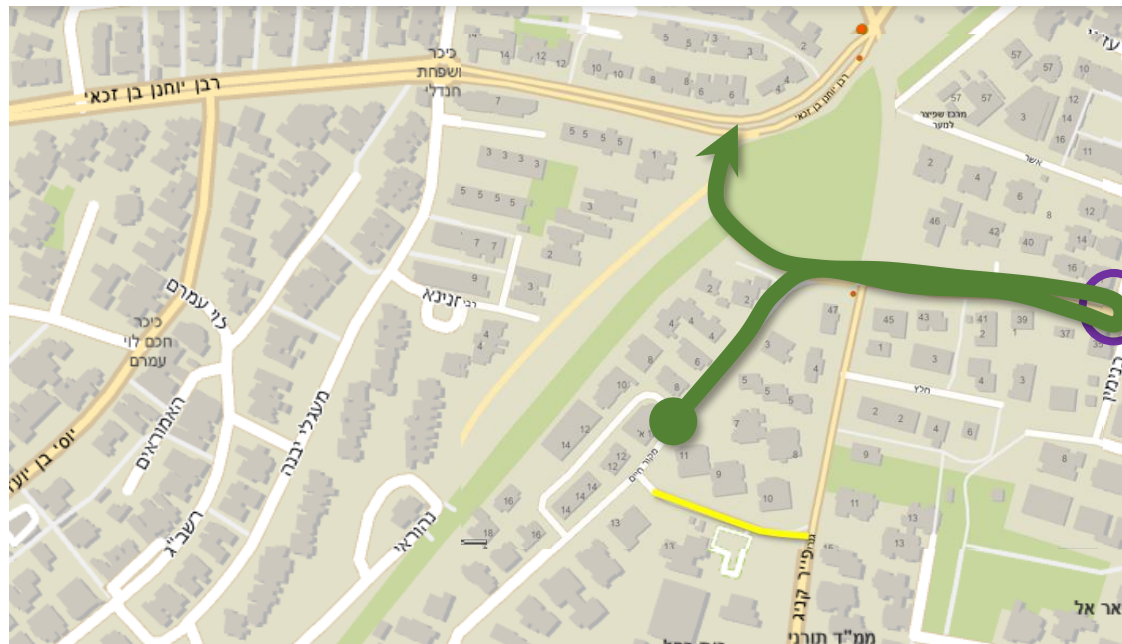
- ממקור חיים לכיכר – ימינה בלבד (מזרחה); אין פנייה שמאלה (לכיוון צפון/מערב)
- על מנת לנסוע לכיוון צפון/מערב (בן זכאי, עמק רפאים), הבאים ממקור חיים יידרשו למעקף: דרומה במקור חיים -> מעבר לפייר קניג -> צפונה בפייר קניג -> שמאלה לכיכר (ומשם לבן זכאי או לעמק רפאים)
- עד לפתיחת החיבור החדש לפייר קניג, העיקוף יידרש להגיע עד רח' צרת. לאחר פתיחת החיבור החדש (-צהוב) המעקף יתקצר



תכנון מוצע

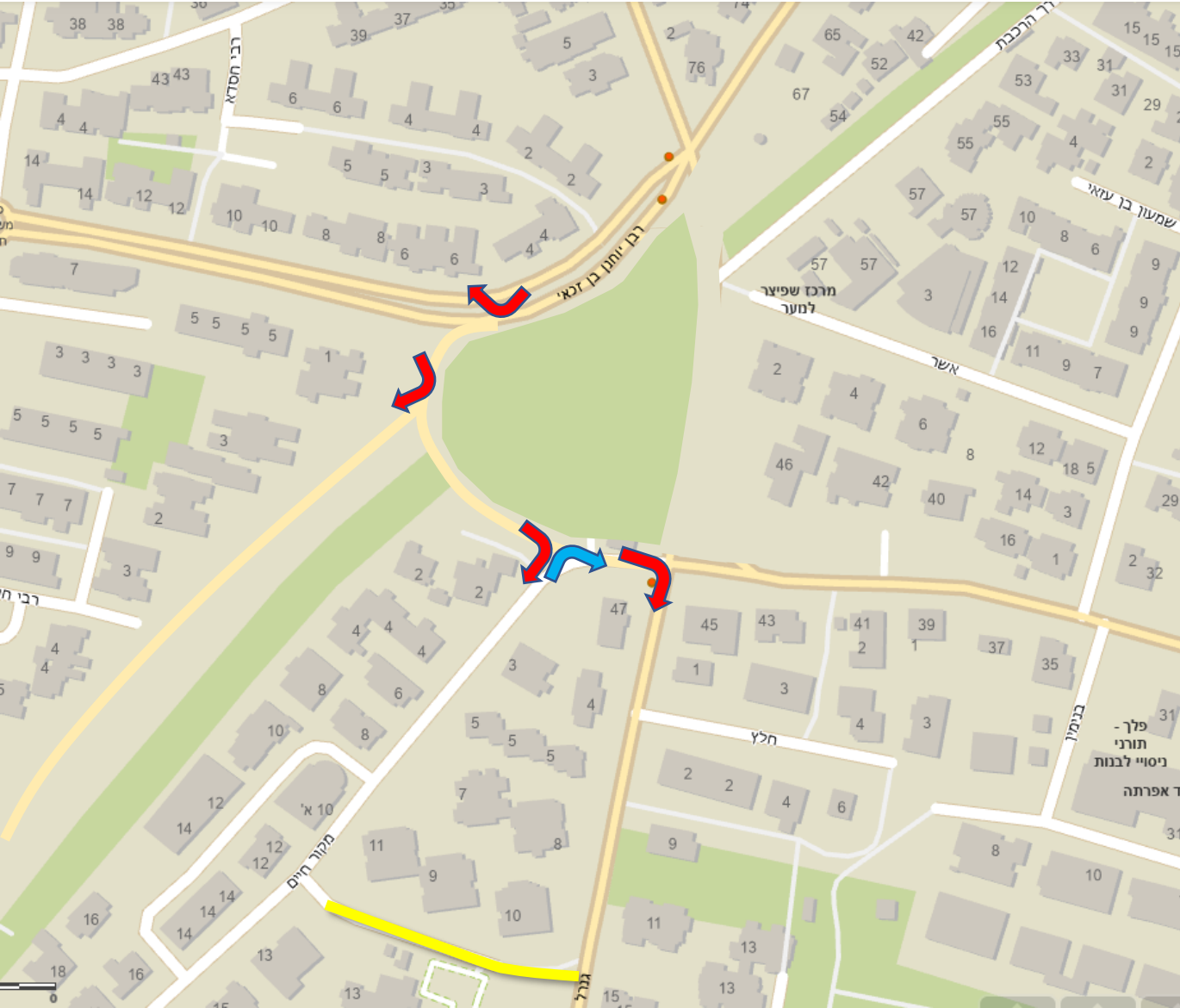
13) הצעה לסובה בצומת יהודה/נפתלי

- מוצע לבחון יצירת סובה קומפקטית בצומת יהודה/נפתלי, שתוכל לאפשר פניית פרסה לבאים מכיוון הכיכר כדי לחזור לכיוון מערב וצפון
- רפרנס לסובה קומפקטית: צומת טשרניחובסקי/הרב חן – הסובה מאפשרת לבאים מדרום (לכיוון צומת המצלבה) להמשיך ישר על גבי הסובה עצמה; השימוש ברדיוס המלא מתבצע רק עבור מי שמבצע פניית פרסה



תכנון נוכחי

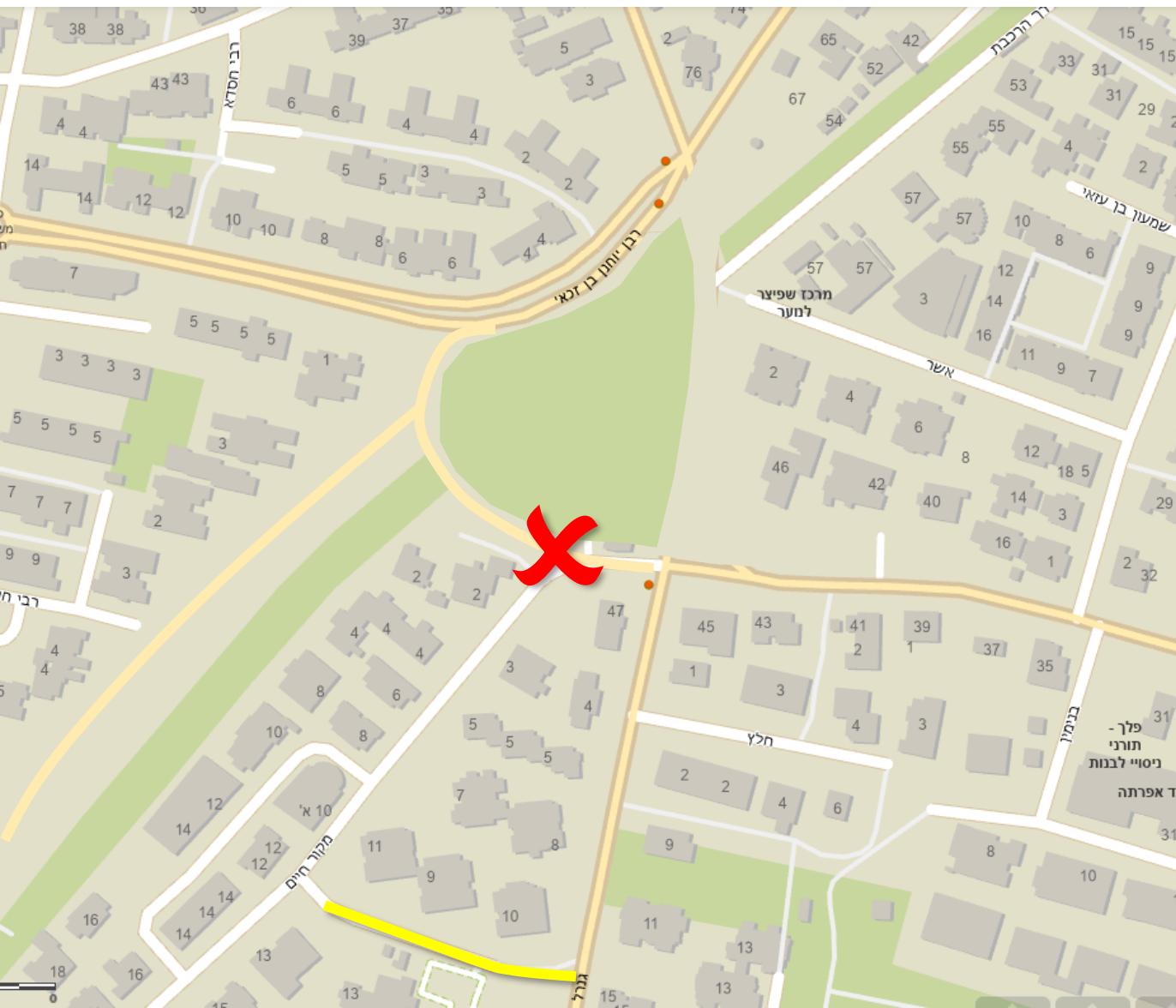
14) סגירת חיבור מקור חיים



- קיים חשש שפתיחת החיבור בין מקור חיים לפייר קניג תגרום לנוסעים לכיוון תלפיות שמגיעים מכיוון הכיכר "לחתוך" דרך מקור חיים והמקטע החדש – דבר שעלול להעמיס תנועה עוברת על מקור חיים
- בנוסף: בתכנון הנוכחי – לנוסעים דרומה יש 4 פניות ימينة לאורך הכיכר; ובחיבור עם מקור חיים מוצע צומת של ימينة-ימينة. ביטול חלק מהפניות, עשוי לשפר את קיבולת הצמתים בכיכר ולאפשר מעבר חלק יותר לתנועה, כולל תח"צ

תכנון מוצע

סגירת חיבור מקור חיים



- לאחר שייפתח המקטע החדש בין מקור חיים לפייר קניג, הוא יוכל לאפשר גם כניסה למקור חיים לבאים מכל הכיוונים – מהכיכר, מיהודה או מפייר קניג), וגם יציאה ממקור חיים לנוסעים לכיוון הכיכר או פייר קניג (-הנוסעים לכיוון יהודה יצטרכו לבצע מעקף דרך רבקה ודרך בית לחם)
- לאור האמור, מוצע לשקול ביטול של הפנייה ימינה לתוך מקור חיים, ובכך למנוע תנועה עוברת דרך הרחוב
- בהמשך לכך, ייתכן שיש היגיון בביטול הצומת לחלוטין (גם פנייה החוצה ממקור חיים), למעט לה"ר ואופניים
- הנ"ל כמובן כפוף לפתיחת המקטע החדש בין מקור חיים לפייר קניג, ולשיתוף ציבור עם תושבי רח' מקור חיים



עצים והצללה ■

עצים והצללה

(15) כריתת עצים ברח' הרכבת

(16) שימור עצים בשטח ירוק בצפון הכיכר

(17) מרחב נטול צל – פינה צפון מזרחית של הכיכר

16) שימור עצים בשטח ירוק בצפון הכיכר

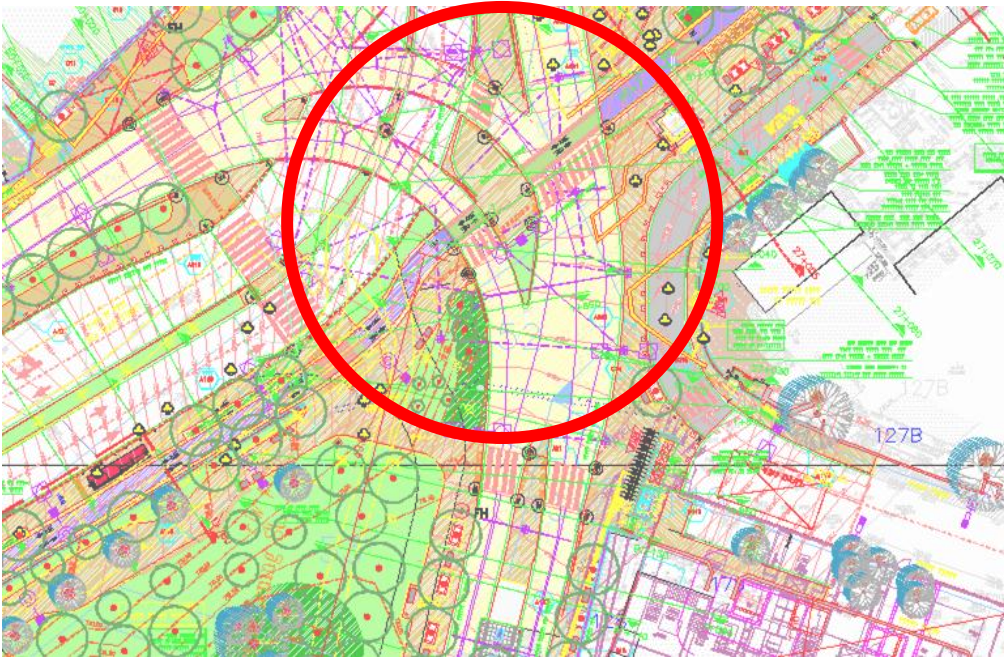


- במרכז הכיכר מרחב שמתוכנן להישאר מגונן ועם עצים, אשר קיימים בו עצים בוגרים איכותיים מאוד. לא ברור האם הם יישמרו, ונראה כי לפחות חלק סומנו לכריתה – וייתכן שאף חלקם נכרתו בפועל.
- אם בכל מקרה מתוכנן רצועת נטיעות בדיוק במקום, חבל לכרות עצים בוגרים ואז לשתול צעירים.
- מוצע לבחון באופן מפורט את הצורך בכריתה ולעשות מאמץ לשמר את העצים נותני צל הבוגרים.

17) מרחב נטול צל – פינה צפון מזרחית

- במרחב של חיבור אשר- הרכבת, מרחב חציית פארק המסילה את המסילה – יש מעט מאוד נטיעות, והמרחב צפוי להיות משטח די צחיח ביחס לכל הסביבה.

- מוצע למקסם נטיעות – מסומנות מס' נקודות לתוספת עצים אפשרית





תודה ■