

סיכום פגישה - תכנון צומת אורנים דו-סטרי- הצגה לציבור – 2.7.26

משתתפים

עיריית ירושלים: אדיר שוורץ-סגן רה"ע, אור הירשהורן- מתכנתת רובע אורנים

מינהליים קהילתיים: אליאס מסינס- מתכנן מינהל קהילתי גינות העיר, טל עטיה- מתכנן מרכז שכונתי גוננים, גלית רגיואן- יו"ר מינהל קהילתי בקעה רבתי, מור גלר- מתכנתת מינהל קהילתי בקעה רבתי

תחבורה לירושלים: תמי צדוק, ראובן שקד (קשרי קהילה), אביעד כהן (אגף אסטרטגיה), אודי הורוביץ (אגף תכנון תח"צ)

חברת גרויסמן: עמירם פינק- ניהול תכנון

דן בן עמרם הנדסה (DBA): יניב צארום, גיא יצחקי – ניהול הביצוע

מ.ת.נ (מתן תחבורה): רביב חנוכה- מתכנן תנועה

כהן-טולקובסקי אדריכלי ומתכנני ערים: דודי טולקובסקי- אדריכל

שחר נווה הנדסה: נדב סער- מנה"פ

כ-150 תושבים

מטרת הפגישה

הצגת תכנון של החלופה הדו-סטריית בצומת אורנים בירושלים לציבור תושבי בקעה, גוננים וגינות העיר.

רקע

צומת אורנים בירושלים מהווה מפגש מרכזי של הקו הסגול (קריית יובל, מלחה) והקו התכלת של הרכבת הקלה, ומחבר בין חמש שכונות מרכזיות: בקעה, גוננים, קטמונים, תלפיות והמושבה הגרמנית. התכנון המקורי הציע מתווה של טבעת חד-סטריית, אך בעקבות שיתוף ציבור קודם ויוזמת תושבים, אימצה העירייה את החלופה הדו-סטריית כמתכונת הסופית.

תכנון תנועה

החלופה הדו-סטריית מאפשרת יצירת כיכר עירונית צמודה לדופן הרכבת הקלה, ללא מעבר של תנועה מנועית במרחב זה.

המשמעות של תכנון זה הן ביטולי ואיסורי פניות, שלכל אחד מהם ניתן מענה חלופי.

במסגרת זו מתוכנן כביש חדש שיחבר בין מקור חיים לפייר קניג:

הכביש החדש:

נוסף כביש חדש ("מקור חיים קטן") שמחבר בין בן זכאי לצומת יהודה, ונבנה על גבי חדר רקטיפייר תת-קרקעי (תחנת חשמל לחישמול הרכבת). הכביש החדש משלים את חיבור רחוב מקור חיים לציר

פייר קניג, ונותן מענה מרכזי למספר איסורי פניות - בפרט מאפשר יציאה ממקור חיים לכיוון צפון (בן זכאי ועמק רפאים) וכניסה לשכונה מכיוון יהודה.

איסורי פניות והמענים החלופיים:

1. **איסור פנייה שמאלה** מפייר קניג/יהודה לרחוב מקור חיים - מענה: רחוב חדש (מקור חיים הקטן) שמחבר מפייר קניג אל רחוב מקור חיים
 2. **איסור פנייה שמאלה** לרחוב פארק המסילה - מענה: תנועה לתוך בן זכאי ומשם פרסה או דרך רחוב מעגלי יבנה
 3. **איסור פנייה שמאלה** מרחוב פארק המסילה אל בן זכאי ועמק רפאים - מענה: מעקף דרך יהודה, או סיבוב דרך מקור חיים חזרה לפייר קניג וצפונה באמצעות הכביש החדש (מקור חיים הקטן)
 4. **איסור יציאה ממקור חיים** ישירות לכיוון מערב - מענה: יציאה דרך הרחוב החדש לפייר קניג, ומשם התנהלות רגילה
 5. **ביטול גישה לרחוב הרכבת** מפייר קניג - מענה: כניסה דרך יהודה ואז המשך דרך נפתלי אל רחוב הרכבת
 6. **איסור פנייה ימינה ליהודה** - מענה: נסיעה דרך רחוב רבקה או דרך רחוב מקור חיים לרחוב יהודה
 7. **איסור פנייה שמאלה** מפייר קניג/יהודה לכיוון מגרש החניה/כביש עתידי - מענה: כניסה חדשה דרך החניון
- תחבורה ציבורית:**

- 4 תחנות אוטובוס חדשות, 2 מתוכן ללא חציית כבישים - צמודות דופן לתחנת הרכבת הקלה
- התחנות על נתיב מתוך שניים (ללא מפרצים)
- הוצגה סכמה של מסלולי האוטובוסים האפשריים במרחב מבחינה תנועתית

שאלת ריבוי הנתבים והשפעותיה העירוניות

לאורך הדיון עלו שאלות עקרוניות של תושבים ביחס לריבוי הנתבים בתכנון. מספר תושבים טענו כי התכנון מציג שני נתבים לכל כיוון, דבר שאינו תואם את החזון העירוני של צמצום תלות ברכב פרטי והפיכת הפירמידה התחבורתית. מנגד, מתכנן התנועה רביב חנוכה (מ.ת.ג.) הסביר כי מדובר בנתיב אחד רציף לכל אורך הכביש, כאשר הנתיב הנוסף נפתח רק בצמתים ומשמש כנתיב פנייה. הסיבה לצורך בנתיב נוסף בצמתים נובעת מהצטברות של מספר צירי תנועה ראשיים שמתכנסים למרחב זה, ומהעובדה שמדובר ב-4 צמתים קרובים זה לזה. בבדיקה שנעשתה, נתיב אחד בלבד ייצור עומס משמעותי. עוד צוין שההשפעה של צמצום הנתבים, תשפיע גם על קווי האוטובוס החולפים בציר זה, וצפויה לפגוע גם בשירות התחבורה הציבורית.

אביעד כהן (תחבורה לירושלים) הוסיף כי המטרה היא לייצר איזון - לא להעביר את כולם לתחבורה ציבורית, אלא לספק חלופה טובה כך שמי שיכול יעבור לרכבת קלה, והרכב הפרטי יישאר למי שבאמת זקוק לו (מבוגרים, נכים, חסרי פתרון חלופי). כמו כן, הודגש כי לאחר הפעלת הרכבת הקלה בעוד כ-4 שנים, ניתן יהיה לבחון מחדש את צמצום הנתיבים, שכן קל לצמצם מיסעה מאשר להרחיבה.

תכנון נופי

- כ-68 עצים ייכרתו, 5 עצים יועתקו
- 31 עצים מתוחם במתחם משתלת ראובני שאינם במרחב הציבורי
- מתוכם 8 עצים נוספים לעומת התצורה הקודמת עקב הרחבת המסעות
- כ-250 עצים חדשים יישתלו בשטח הפרויקט, במיוחד בדופן הצמודה לרכבת הקלה ובהרחבת פארק המסילה הצפונית

שלבי עבודות

שלב א' - העבודות על הדו-סטרי:

- תחילת עבודות תשתית עמוקות לאחר החגים (סוכות 2026)
- המעבר למתווה הדו-סטרי יתבצע תוך כדי העבודות (ללא שלב ביניים של טבעת)
- פקחים יזרמו את התנועה באזורי העבודה
- סיום עבודות כולל: רבעון שני 2028

שלב ב' - העבודות על הכביש החדש:

- הקמת חדר רקטיפייר תת-קרקעי (תחנת חשמל): כשנה
- לאחר מכן השלמת סלילת הכביש החדש על גבי החדר: כשנה וחצי סך הכול
- הכביש החדש יאפשר חיבור בין בן זכאי לצומת יהודה וישראל את רשת התנועה הדו-סטרי
- הובהר שבתקופת הביניים עד לסלילת הכביש החדש, ייתכנו יותר קשיים בשל ביטולי הפניות עוד לפני סלילת הכביש.

שאלות ותשובות

ש: איך אחצה את המרחב כהולך רגל?

ת: בכל הצמתים המרכזיים יש מעברי חצייה מרומזרים לכל הכיוונים. באזור פארק המסילה, יהיה רצף של חציה מלאה ללא המתנה באמצע. מעבר מסילות הרכבת הוא פעם ב-5 דקות בלבד, ולכן ברוב הזמן תתאפשר חציה של המסילות להולכי רגל.

ש: איך אגיע מתחנת הרק"ל לפארק המסילה?



ת: התחנה צמודה למרחב הפארק. תוכל לרדת ברציף המרכזי, לחצות מעבר חצייה מרומזר קצר, ולהיכנס ישירות לפארק המסילה - ללא חציית כבישים.

ש: האם יהיה שביל אופניים לאורך פייר קניג?

ת: לצערנו, חתך פייר קניג כבר קבוע ומבוצע בימים אלה, ולא נכנס שביל אופניים לכל אורכו. שביל האופניים הראשי יעבור לאורך פארק המסילה, עם חצייה של 2-3 מסילות בבת אחת.

יחד עם זאת, נוכל לבחון הוספת שביל אופניים במקטע הזה.

ש: מה עם גשר הולכי רגל והאופניים שמתוכנן כאן? הצורך בו לא ברור לאור התשובות על חציית המרחב עם תדירות נמוכה יחסית של רכבות קלות.

ת- אדיר שוורץ, סגן רה"ע: הגשר לא ירד מהפרק, אך אינו בשל להצגה כרגע. אני מתחייב שייערך שיתוף ציבור נפרד בנושא ברגע שהתכנון יבשיל.

ש: נראה שיש ניתוק בין גוננים לכיכר אורנים, בשל חתך די רחב. מציעים לשפר זאת באלמנטים תנועתיים ואדריכליים.

ת: אנו מודעים לכך שהכביש הדו-סטרי יוצר אתגר של חיבור בין גוננים לשטח הציפוי (שצ"פ). נבחן פתרונות אדריכלות נוף ואלמנטים עיצוביים ליצירת רצף והמשכיות. נמשיך את הדיאלוג סביב הנושא הזה לצורך טיוב התכנון.

ש: יש קושי בנגישות לרחוב חלץ בתכנון, מה ניתן לעשות עם זה?

ת: הצומת של פייר קניג/ יהודה אינה מאפשרת פניה ימינה ליהודה מסיבות הנדסיות ותנועתיות, הוצגו מעקפים שמאפשרים את הנסיעה לרחוב ומהרחוב בעקבות השינוי התנועתי כדלקמן:

הגעה מצפון אל הרחוב תיעשה דרך רח' מקור חיים צרת ופייר קניג. לאחר חיבור הכביש החדש ניתן יהיה לעבור דרכו במקום רחוב צרת.

יציאה לכיוון דרום תתאפשר בנסיעה צפונה לכיוון בן זכאי/ מודעי וסיבוב חזרה דרומה.

סיכום

1. אדיר, תמי וראובן מודים לציבור הרחב על ההשתתפות הגבוהה והמכבדת בדיון
2. תמי חידדה במהלך הפגישה שהתכנון הקיים מתכנס לביצוע לאחר תהליכי שיתוף ציבור רחבים ולאחר מענה לבקשות התושבים, וייתכנו התאמות נקודתיות, אך יש צורך לסגור את התכנון בהקדם בהתאם למתווה שהוצג.
3. תכנון הכביש החדש יוצג בצורה פרטנית לדיירים סמוכים, על מנת לטייב את התכנון ככל הניתן.
4. תכנון הגשר להולכי הרגל והאופניים, יוצג בצורה נפרדת, לאחר שהתכנון יבשיל.
5. לאחר הפגישה גובש מתווה לפעולה מול המתכננים השכונתיים לצורך בדיקת דיוקים והתאמות בתכנית שכולל קבלת כלל החומרים, הכנת ניירות עמדה ופגישה ייעודית על צרכים שדורשים דיוק בתכנית.

רשם : ראובן שקד



02-629-9888



office@jtmmt.gov.il



www.j-t.org.il



jerusalem-transport

