

1. המועצה האזורית מטה יהודה
2. הועדה המקומית לתכנון ובניה מטה יהודה

על-ידי עו"ד איל ד. מאמו ו/או גל אוהב ציון
ו/או אח' שכתובתם למסירת כתבי בי-דין
היא משרד עוה"ד אגמון ושות' רוזנברג הכהן
ושות', מגדל אלקטרה (קומה 47), רח' יגאל
אלון 98 תל-אביב. טלפון: 03-6078607;
פקסימיליה: 03-6078666.

העוררות;

- נ ג ד -

1. הועדה המחוזית לתכנון ובניה ירושלים

מרחוב שלומציון המלכה 1, ירושלים. טל-02-
6290293; פקס: 02-6290293

2. משרד הבינוי והשיכון

מרחוב קלרמון גאנו 3, קריית הממשלה,
ירושלים. טל 02-5847678; פקס: 02-5847665

3. הועדה המקומית לתכנון ולבניה ירושלים

מרחוב כיכר ספרא 1, ירושלים

המשיבות;

ערר מטעם מטה יהודה על החלטת הועדה המחוזית

בתכנית מס' 101-0621045 "הפרדה מפלסית צומת אורה"

ערר מטעם מטה יהודה על החלטת הועדה המחוזית

בתכנית מס' 101-0621045 "הפרדה מפלסית צומת אורה"

בהתאם לסעיף 110(א)(1)(ב) לחוק התכנון והבניה, תשכ"ה-1965 (להלן: "החוק") מתכבדות הועדה המקומית לתכנון ובניה מטה יהודה והמועצה האזורית מטה יהודה (להלן: "מטה יהודה" ו/או "העוררות") להגיש ערר על החלטות הועדה המחוזית לתכנון ובניה ירושלים (להלן: "הועדה המחוזית") מיום 6.4.2020, אשר הומצאה לעוררות ביום 20.4.2020, בתכנית מס' 101-0621045 "הפרדה מפלסית צומת אורה" (להלן: "התכנית") לאשר את התכנית למתן תוקף תוך דחיית התנגדות מטה יהודה ומתנגדים נוספים

[א] העתק החלטת הועדה המחוזית מיום 6.4.2020 מצורף לערר זה כנספח א'.

[ב] העתק מייל ההמצאה מיום 20.4.2020 מצורף לערר זה כנספח ב'.

יוער כי החלטת הועדה המחוזית הומצאה לעוררות ביום 20.4.2020 וכי בשל הקפאת המועדים לאור משבר הקורונה, המועד האחרון להגשת הערר דנן הינו 9.6.2020.

לפי הנחיות יו"ר ועדת המשנה לעררים (פורסמו ביום 11.3.2019) הגשת ערר על ידי רשות מקומית או ועדה מקומית תוגש "בליווי החלטת מליאת הרשות הוועדה המאשרת את הגשת הערר".

יצוין כי בשל משבר הקורונה, ומיעוט הדיונים בוועדה המקומית ובמועצה, טרם התקבלו החלטות על-ידי המליאות.

דיון במליאת הועדה אמור להתקיים ביום 17.6.2020 ודיון במליאת המועצה אמור להתקיים ביום 8.7.2020. מיד לאחר מכן העוררות יעבירו את ההחלטות אל מזכירות ועדת משנה לעררים הנכבדה.

במסגרת הערר תטען העוררת כי ההחלטה מיום 6.4.2020 ניתנה בחוסר סמכות, בחוסר סבירות, ובניגוד לאמות מידה בסיסיות במשפט המנהלי בכלל ובדיני התכנון והבניה בפרט.

והכל כפי שיפורט בערר זה.

א'. תכנון נקודתי שגוי במקום תכנון כולל יחד עם תכנית רכס לבן- רקע

1. המדובר בתכנית משלימה לתכניות לבנייה ברכס לבן, שמטרתה לשמש כפתרון לבעיות תחבורתיות אשר יוצרות התכניות האמורות ברכס לבן.
2. מטרת התכנית המופקדת היא: התוויית הפרדה מפלסית בצומת אורה. הפרדה זו מתוכננת להתבצע באמצעות חפירת שתי מנהרות מתחת לצומת אורה – מנהרה צפונית ומנהרה דרומית (בכיוון כללי מזרח-מערב) - לטובת התנועה המגיעה מכיוון גבעת משואה אל בית החולים הדסה ובכיוון ההפוך.
3. בין עיקרי ההוראות, הרחבה של דרכים קיימות, התווייה של דרכים חדשות, קביעת הוראות להקמת 2 מנהרות מתחת לצומת אורה, שינוי במערך ייעודי הקרקע עפ"י המפורט בתשריט התכנית, קביעת הייעודים הבאים: דרך, דרך ו/או טיפול נופי, מסילה ו/או טיפול נופי, תחנת תחבורה ציבורית, שטח ציבורי פתוח ויער, קביעת בינוי והוראות לבינוי, פיתוח ועיצוב נופי השטח עפ"י המפורט בנספחים. קביעת השימושים המותרים לכל אחד מייעודי הקרקע. קביעת שלבי ביצוע למימוש התכנית ולפתיחת הכביש לתנועה. קביעת הוראות וזכויות בניה לצורך הקמת מתקנים הנדסיים. קביעת הוראות למניעה וצמצום מפגעים סביבתיים. קביעת מגבלות קבועות וזמניות לבניה ופיתוח ומגבלות ביצוע על עבודות בשטחים מעל מנהרות הכביש ומעל מוצאי המנהרות (הפורטלים). קביעת ההוראות להפקעה לצרכי ציבור במפלס הקרקע ובתת-הקרקע.
4. להבנת מטה יהודה, התכנית הוגשה בכדי ליתן פתרון לכשל תחבורתי חמור אשר עתיד להיווצר כתוצאה ממימושה של תכנית רכס לבן - תכנית מס' 101-0387449 (להלן: "תכנית רכס לבן") אשר אושרה על ידי הועדה המחוזית.
5. תכנית רכס לבן תאפשר הוצאת היתרים להקמת אלפי יחידות דיור ומשכך, מדובר בשכונה שעתידה ליצור עומסי תנועה בלתי רגילים ולהביא למצב תנועתי קולוסאלי באזור כולו.
6. במסגרת החלטתה בתכנית רכס לבן, קבעה הועדה המחוזית כי תנאי למתן תוקף יהיה אישורה של התכנית להפרדה מפלסית.

7. מטה יהודה תטען כי החלוקה לשתי תכניות נפרדות היא שיטת תכנון של טלאים על טלאים, כי יהיה זה שגוי תכנונית לאשר תכנית נפרדת שנותנת מענה לבעיות תחבורתיות מהתכנית האחרת היוצרת את הבעיות התחבורתיות, וכי תכנון כאמור בהכרח יוצר כשלים תכנוניים לרבות אי התאמה בין התכניות ומשכך הוא נוגד את הדין.
8. כך- במקום שתכנית רכס לבן תאוחד עם תכנית ההפרדה המפלסית והנושא יבחן באופן תכנוני קוהרנטי ונכון, העדיפה הועדה המחוזית תכנון בשיטה שגויה רק כדי שניתן יהיה לתת תוקף לתכנית רכס לבן בהקדם האפשרי- וזאת על חשבון תכנון ראוי ואיכותי.
9. במסגרת החלטת הועדה המחוזית, ההסבר היחיד שניתן להפרדה בין התכניות הוא כי "שילוב של התכניות לתכנית אחת, כפי שדורשים המתנגדים, עלול לגרום לעיכוב משמעותי באישור ובביצוע ההפרדה המפלסית, ולפגיעה בלתי מוצדקת ברמת השירות של מערכת הסעת ההמונים בירושלים".
10. בהקשר זה תטען מטה יהודה כי טיעון זה לא ברור בכלל שעה שתכנית רכס לבן מתקדמת יותר מתכנית ההפרדה המפלסית.
11. לאור האמור, סבורה מטה יהודה שרק מהסיבה ששיטת התכנון בפאזלים שבה נוהגת הועדה המחוזית היא שיטה שגויה, שעשויה לגרום לנזקים לעשרות שנים קדימה, ולכן יש לקבוע שתכנית ההפקדה המפלסית צריכה להיות חלק בלתי נפרד מתכנית רכס לבן.

ב'. לא הוגש ולא הופקד תסקיר השפעה על הסביבה

12. תקנה 2 לתקנות התכנון והבניה (תסקירי השפעה על הסביבה), תשס"ג-2003 (להלן: "תקנות התסקירים") קובעת כך:

"על מגיש תכנית מהסוגים המפורטים להלן, להגיש

תסקיר השפעה על הסביבה למוסד התכנון:

[...]

(2) **תכנית**, שלדעת מוסד התכנון, יש בביצועה כדי

לגרום להשפעה ניכרת על הסביבה והעוסקת באחד או יותר מהנושאים שלהלן, או חלה באחד מהאזורים שלהלן או בחלק מהאזור:

[...]

(ב) אזור בעל רגישות סביבתית גבוהה בשל משאבי טבע או נוף, לרבות חוף, ים, ימה, נחל ואזור החדרה;

[...]

(3) תכנית אשר לדעת מוסד תכנון, יש בביצועה השפעה ניכרת על הסביבה, ואולם לא יחליט מוסד תכנון אם יש בביצועה של תכנית השפעה ניכרת על הסביבה אלא לאחר ששמע את עמדת היועץ הסביבתי בענין או שחלפו 21 ימים מהמועד שביקש מוסד התכנון מהיועץ הסביבתי לחוות את דעתו בענין, לפי המוקדם מביניהם.

13. כפי שיפורט להלן מדובר בתכנית החלה באזור בעל רגישות סביבתית גבוהה בשל משאבי טבע ונוף וכן באזור החדרה, משכך, חלה בענייננו חובה להכין תסקיר השפעה על הסביבה לתכנית המופקדת (להלן: "תסקיר"). כבר עתה יצוין וכפי שיפורט בהמשך, חובה זו קמה גם מהוראות תכנית המתאר הארצית לדרכים תמ"א 3 על שינוייה (להלן: "תמא/3").

14. מוסדות התכנון, לרבות המועצה הארצית לתכנון ולבניה, הגדירו את שטח התכנית המופקדת כשטח בעל רגישות סביבתית גבוהה, וזאת בשל ערכי טבע, נוף ומורשת המצויים בתחומו, וכן בשל חשיבות נצפותו, הן מתחום התכנית עצמה והן מנקודות תצפית חשובות אחרות מחוצה לו.

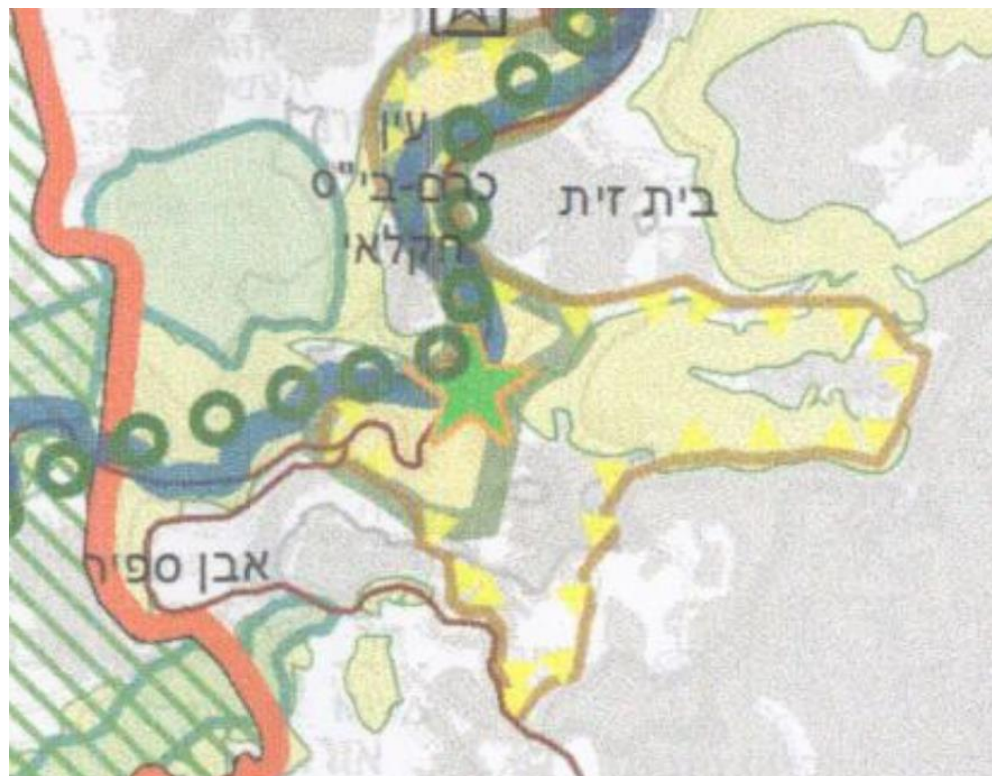
15. עובדות אלה מעוגנות לא רק בתכניות מתאר שונות, אלא הן גם מצוינות בחוות הדעת הסביבתית (המהווה חלק ממסמכי התכנית), וכן בהחלטתה של הועדה המחוזית בדיון להפקדת התכנית הכל כמפורט להלן:

16. תחום התכנית המופקדת כוללת שטחים המוגדרים: כשטח בעל רגישות סביבתית גבוהה בתמא/35; כדרך אזורית בתמא/3; כ"יער" בתמא/22; כ"פארק מטרופוליני" וכ"אזור חקלאי נופי" בתממ/30/1;

כ"שטח פתוח מיוחד" בתממ/1/30/1; כ"אתר טבע עירוני" וכ"טיילת נוף" בתכנית, 2000 הכל כמפורט להלן:

17. תמא/35

18. מעיון בתשריט של תמא/1/35 שטח התכנית חופף או גובל בשטח המוגדר כ"מעטפת המכלול" מס' 27 המכונה העלייה לירושלים, הכולל את המכלול הנופי עין כרם והאגן החזותי שלו.



19. מעיון בתשריט הנחיות סביבתיות של תמא/35, עולה כי שטח התכנית גובל ואף חופף בחלקו בשטח המוגדר כשטח בעל רגישות נופית סביבתית גבוהה וכולו מצוי בשטח לשימור משאבי מים. להלן את קטע הרלוונטי מתשריט הנחיות סביבתיות של תמא/35:



20. המדרונות התלולים מאד המשתפלים מהדרך הקיימת להדסה (דרך 396) לכיוון עין כרם מהווים חלק משמעותי ממעטפת המכלול ומהמכלול הנופי עין כרם, משכך, לכל הרחבה של הדרך הקיימת על חשבון מדרונות אלה, יש השלכה נופית משמעותית על המכלול האמור ועל הנוף הנצפה מממנו ואליו.

21. במקרה דנן מציעה התכנית להרחיב את הדרך להדסה לכיוון צפון על אותם מדרונות רגישים מהתוואי הקיים אזי מדובר בתכנית החודרת אל תחום מעטפת המכלול והמכלול הנופי עין כרם.

22. לא-זו-אף-זו, בשל תלילותם של אותם מדרונות גם להרחבה מזערית יש השלכה נופית משמעותית ביותר בשל כך שחלקו הצפון-מערבי של תחום התכנית המופקדת מהווה חלק בלתי נפרד מהנוף הנצפה הן ממעטפת המכלול והן מהמכלול הנופי עין כרם.

23. משכך, כל עבודה שיש בה כדי לשנות את המצב הקיים כיום, עלול לפגוע בתבנית הנוף הרגישה והחשובה הזו.

24. זאת ועוד, כאמור לעיל, תחום התכנית מוגדר בתמא/35 כשטח לשימור משאבי מים. שטח התכנית מהווה חלק מאזור ההזנה של המעיינות המצויים משני צידי האוכף עליו נמצא צומת אורה.

25. משכך, לחפירת המנהרות המוצעות בתכנית עלולה להיות השפעה משמעותית על זרימת המים המזינים את המעיינות שבסביבתה הקרובה של התכנית והן בסביבתה הרחוקה. משכך, מדובר בתכנית החלה באזור החדרה חשוב.

26. שטח התכנית המופקדת נצפה גם מכיוון הגן הלאומי בעמק רפאים ומתוואי הכניסה הדרומי של ירושלים העובר בו.

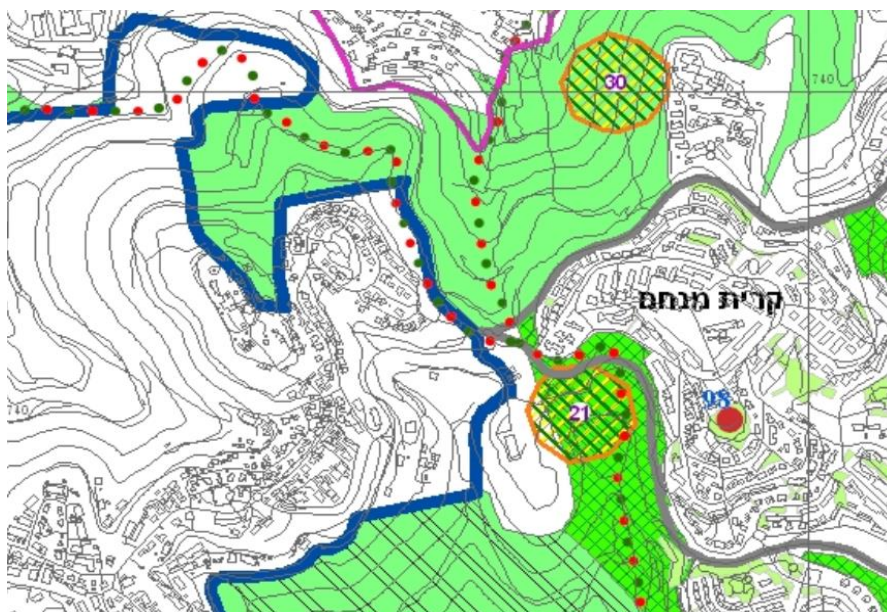
27. תחום התכנית המופקדת כולל סוגים נוספים של שטחים רגישים סביבתית ונופית למשל:

28. שטח שהוגדר בתמא/22 כ"יער" עליו חלות הוראות תמא/22 וזאת מבלי שעובדה זו מצוינת כלל בהוראות התכנית המופקדת;

29. שטח שהוגדר בתממ/30/1 כ"פארק מטרופוליני" ו"אזור חקלאי נופי";

30. שטח שהמועצה הארצית החליטה להגדירו בתממ/1/30/1 כ"שטח פתוח מיוחד";

31. שטח שהוגדר בתכנית 2000 כ"אתר טבע עירוני". זאת ועוד, תכנית 2000 הגדירה את הדרך נשוא התכנית דנן כ"טיילת נוף" (קרי: "דרך נופית"), כפי שניתן לראות בקטע הרלוונטי שלהלן מנספח שטחים פתוחים של תכנית 2000:



32. כפי שיפורט בהמשך, על הדרך האמורה חלות הוראותיה של תמא/3 בדבר דרך נופית.
33. אם לא די בכל האמור לעיל, הרי שגם הוועדה המחוזית סברה כי "התכנית ממוקמת בשטח בעל רגישות נופית גבוהה והיא נצפית הן מתוך שטח התכנית והן מנקודות מבט רבות סביבה. על כן מדגישה הוועדה את החשיבות בהבטחת טיפול נופי מוקפד במסגרת התכנית אשר יבטיח קיומו של מופע נופי ראוי." (ראו בעמ' 13 לפרוטוקול הדיון מיום 14.1.19).
34. כלומר, גם לדעת מוסד התכנון שהפקיד את התכנית דנן, מדובר על שטח בעל רגישות סביבתית נופית גבוהה ובתכנית המחייבת התייחסות מיוחדת להשלכותיה, מאחר שיש בביצועה כדי לגרום השפעה ניכרת על השטחים שבתחומה ובסביבתה ומשכך, יש צורך לנקוט באמצעים למניעת מפגעים סביבתיים לרבות מפגעים נופיים.
35. לאור כל האמור לעיל, ונוכח עמדתה האמורה של הוועדה המחוזית, ברי כי מדובר בתכנית החלה בשטח בעל רגישות סביבתית גבוהה בשל משאבי טבע ונוף ובאזור החדרה.
36. משכך, התכנית דנן נכנסת לגדרה של תקנה 2(2)(ב) לתקנות התסקירים ולפיכך, במקרה דנן חלה חובה להכין תסקיר לתכנית ההפרדה המפלסית.
37. עוד יודגש כי תקנות התסקירים קובעות כי התסקיר יוכן בהתאם להנחיות שיוכנו על-ידי נציג הגנת הסביבה שהוא גם הגורם המוסמך לבדוק את התסקיר ולהגיש למוסד התכנון את חוות דעתו לתסקיר, יודגש כי חובה על מוסד התכנון לפרסם את ההנחיות ואת חווה"ד האמורה יחד עם מסמכי התכנית.
38. אומנם, בניגוד לעמדתה הברורה והחד-משמעית של הוועדה הנכבדה כי מדובר בתכנית הממוקמת בשטח בעל רגישות נופית גבוהה, היא קבעה בהחלטתה (סעיפים 98 ואילך), כי היא סבורה שהמטרדים הסביבתיים והנופיים העשויים לנבוע מן התכנית אינם מחייבים עריכת תסקיר. וכי בדיקה סביבתית מספיקה. בעניין זה יודגש כי ברגע שמוסדות התכנון, לרבות הוועדה המחוזית, קבעו כי מדובר בשטח בעל רגישות סביבתית גבוהה כאמור לעיל, חלה החובה להכין תסקיר.

39. מעבר לאמור, כפי שיפורט בהמשך מאחר שמדובר בדרך אזורית לפי תמא/3, הוועדה המחוזית אינה מוסמכת כלל לפטור את התכנית מהחובה להכין תסקיר.

40. כאמור לעיל וכפי שיפורט להלן, החובה להכין תסקיר נגזרת גם מהוראות תמ"א 3 ונסביר:

תמא/3:

41. מדובר בתכנית לדרך אזורית (מס' 396) הכלולה ברשת הדרכים הארצית. משכך, חלות על התכנית הוראותיה של תמא/3, לרבות סעי' 13 שכותרתו "תסקיר השפעה על הסביבה", הקובע כדלקמן:

"לא ידון מוסד תכנון ולא תאושר תכנית על פי סעיף

10, לסוגי הדרכים שלהלן, שהן חלק מרשת הדרכים

הארצית אלא אם הוגש תסקיר השפעה על הסביבה:

(1) דרך פרברית מהירה.

(2) דרך מהירה ומחלפים בקטעים העוברים בתוך שטחים

בנויים או מיועדים לבניה או בסמוך אליהם.

(3) כל קטע דרך אשר, לדעת מוסד תכנון, עלול לגרום

להשפעה ניכרת על הסביבה ויש צורך לנקוט אמצעים

למניעת מפגעים סביבתיים לרבות מפגעים נופיים.

(4) למרות האמור בס"ק (1) ו-(2), מוסד תכנון המוסמך

לאשר את התכניות רשאי לפטור מהכנת תסקיר

השפעה על הסביבה, לאחר קבלת חוות שר לאיכות

הסביבה במוסד התכנון, ולאחר שמוסד התכנון שוכנע

כי אין במתן הפטור כאמור כדי לגרום ליצירת מפגעים

סביבתיים ו/אן נופיים."

42. כלומר, ראשית, החובה להכין תסקיר חלה כאשר מדובר בתכנית לקטע דרך שלדעת מוסד תכנון

עלול לגרום להשפעה ניכרת על הסביבה ויש צורך לנקוט בו אמצעים למניעת מפגעים סביבתיים

לרבות מפגעים נופיים.

43. לאור כל האמור לעיל, ובמיוחד בשל העובדה שהשטח סווג כשטח בעל רגישות סביבתית גבוהה לא רק על ידי הוועדה המחוזית, לטעמנו, נכנסת התכנית דנן לגדרו של סעיף 13(3) והוועדה המחוזית אינה מוסמכת לדון ו/או לאשר את התכנית דנן אלא אם הוגש לה תסקיר.
44. **שנית**, מכיוון שבענייננו מדובר בקטע של דרך אזורית כאמור, הוראות סעיף קטן 4 לסעיף 13 אינן חלות על דרך והוועדה המחוזית אינה מוסמכת לפטור מהחובה להכין התסקיר.
45. כלומר, במקרה דנן, נדרש היה להכין תסקיר השפעה על הסביבה ובהתאם לכך היה על הוועדה לבקש מהיועץ הסביבתי שלה (נציג המשרד להגנת הסביבה) להכין הנחיות לתסקיר, לאשר את ההנחיות ולצרפן ואת חווה"ד של נציג הג"ס לתסקיר למסמכים המופקדים.
46. אלא שבניגוד לחובתה זו של הוועדה הנכבדה לא כך נעשה בעניינו.
47. בנוסף, הנחיות לעריכת חוו"ד סביבתית הוכנו על ידי גורם הקשור ליזמי התכנית- ע"י האגף לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים (להלן: "**האגף לאיה"ס**") ולא ע"י נציג הג"ס בעניין זה יודגשו הדברים הבאים:
48. למיטב ידיעתנו, מעיון באתר צוות אב לתחבורה¹ ובדו"ח מבקר המדינה² (להלן: "**דו"ח המבקר**") עולה, כי יש קשר הדוק בין עיריית ירושלים ליזמי התכנית- צוות אב לתחבורה והעמותה לתכנון, פיתוח ושימור אורבני - ירושלים (להלן בהתאמה: "**צוות אב לתחבורה**" ו- "**העמותה**"). כך למשל:
49. בנובמבר 2004 חתמה העירייה על שני הסכמים ארוכי טווח האחד עם העמותה והשני עם משרד התחבורה לפיהם תיתן העירייה, באמצעות העמותה, גם שירותי תכנון של מערכת הסעת המונים בירושלים, לרבות התקשרות עם בעלי המקצוע הנדרשים לכך.

¹ <http://jet.gov.il/Web/He/About/AboutUs/Default.aspx>

² https://www.mevaker.gov.il/he/Reports/Report_113/1c746f4f-1833-4016-a146-b62bac79a9db/129-urban.pdf?AspxAutoDetectCookieSupport=1

50. העירייה היא שותפה ראשית בצוות תכנית אב לתחבורה הפועל במסגרת העמותה:

השותפים הראשיים - משרד התחבורה ועיריית ירושלים - הטילו את המשימה על הצוות כגוף המקצועי העוסק כל העת בפיתוח תחומי התחבורה במטרופולין ירושלים, בגיבוש תכניות אסטרטגיות וקידום, תיאום בין עיריית ירושלים לבין משרד התחבורה ופיתוח מודלים תחבורתיים מתקדמים.

51. מדו"ח המבקר עולה כי גם ממומנת על ידי העירייה כן מכספי גורמים אחרים המועברים אל העמותה באמצעות העירייה.

52. משנת 2008 עומד בראש העמותה ראש העיר המכהן גם כיו"ר הוועדה המנהל שבו חברים גם חמישה נציגים של העירייה. כך בין חברי הוועד של העמותה נמנים: ראש העיר מר משה ליאון, יו"ר הוועדה המקומית ירושלים מר אליעזר ראוכרבגר ומהנדס העיר שלמה אשכול.

53. לאור כל האמור לעיל, קיים קשר משמעותי בין יזמי התכנית לבין הגורם שהכין את ההנחיות לחווה"ד הסביבתית- האגף לאיה"ס בעירייה. קשר זה מעלה חשש לניגוד עניינים מוסדי, ועומד בניגוד לכלל המעוגן בתקנות התסקירים לפיו צריכה להיות הפרדה בין הגורם שמכין את ההנחיות לעריכת התסקיר, בודק אותו ומכין את חוות דעתו לתסקיר (גוף ממשלתי), לבין הגורם שמכין או מממן את הכנת התסקיר עצמו (למשל: יזמי/מגישי התכנית).

54. בנוסף, מטה יהודה תטען כי חווה"ד הסביבתית לוקה בחסר, בין היתר, בכל הנוגע לאפשרות קיומה של קרקע מזוהמת בתחום התכנית.

55. לאור כל האמור לעיל, ברי כי פגם מהותי נפל בהחלטת הוועדה המחוזית לאשר את התכנית למרות כל האמור לעיל.

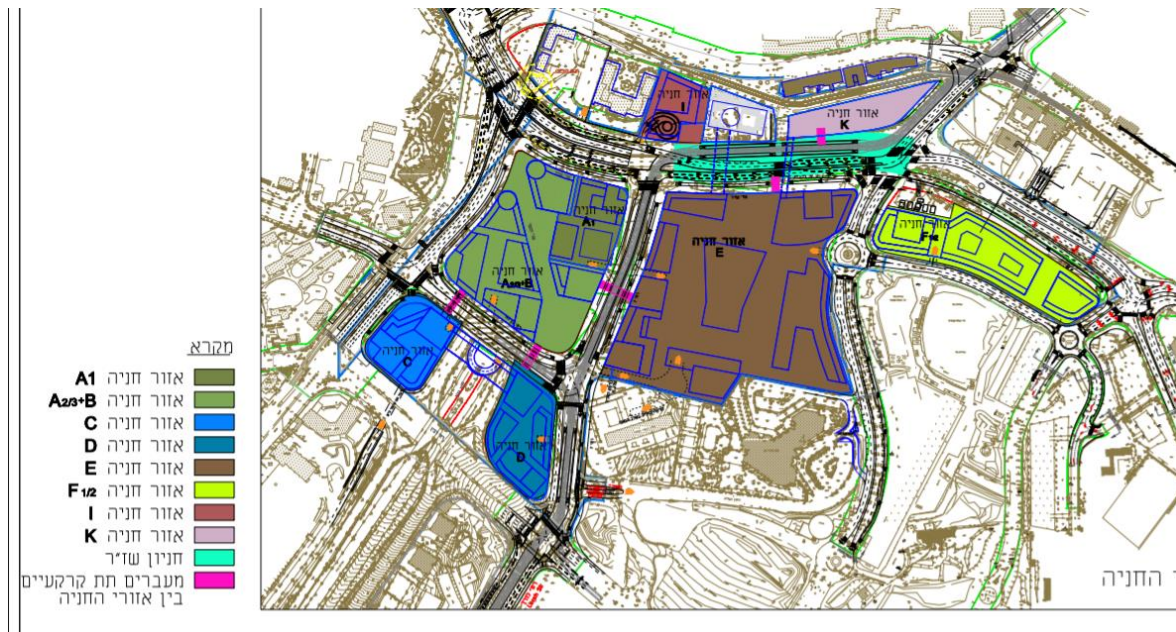
ג'. לא ניתן היה להפקיד את התכנית כיוון שהיא סותרת תכניות המצויות בהיררכיה גבוהה ממנה:

ג'.1 התכנית סותרת את תמא/3 וזאת בעניינים הבאים:

56. על-פי תמא/3 תנאי לאישור התכנית הוא עריכת בדיקה גיאוטכנית שתקבע את ההיתכנות ההנדסית של בניה מעל המנהרה.

57. ראשית, מדובר בבדיקה האמורה להיערך ולהיבדק על-ידי בעל מקצוע בתחום ההנדסה.
58. שנית, קביעת ההיתכנות ההנדסית היא תנאי לאישור התכנית ולא תנאי למתן היתר בניה.
59. בענייננו נערך, על-פניו, דו"ח גיאוטכני, שהוגש לוועדה המחוזית ולא נבדק על-ידי מהנדס מטעמה של הוועדה המחוזית. בנוסף, הוועדה המחוזית למעשה החליטה לדחות את עריכת אותה בדיקה לשלב היתר הבניה.
60. ונסביר, הוועדה המחוזית סמכה את החלטתה לדחות את ההתנגדות בעניין הדו"ח הגיאוטכני, לכאורה, והחובה לערוך לבדוק את ההיתכנות ההנדסית של בנייה מעל המנהרה כתנאי לאישור התכנית, על חוות דעתו של היועץ הגיאולוגי-הנדסי, לכאורה, של הוועדה.
61. אלא שלא מדובר ביועץ גיאולוגי-הנדסי אלא ביועץ גיאולוגי גרידא שאינו בעל מקצוע בתחום ההנדסה כלל ועיקר.
62. הוועדה המחוזית נמנעה מלפרט בהחלטה האם ד"ר עמיר אידלמן הוא גם גיאולוג וגם מהנדס:
63. מעיון בתמליל הדיון שהתקיים ביום 6.4.20 עולה, כי גם יועצי הוועדה המחוזית (רן שמל, איתי פרי ועמיר אידלמן) השתתפו ונכחו בדין הפנימי, אלא שעובדה זו אינה מצוינת בהחלטה של אותו דיון.
64. לו הייתה עובדה זו מצוינת בהחלטה נדרש היה, בין היתר, לפרט את תארי המקצועיים של ד"ר עמיר אידלמן- האם הוא רק גיאולוג או גם מהנדס.
65. מבירור שערךנו עולה כי ד"ר עמיר אידלמן הוא רק גיאולוג ולא גם מהנדס.
66. לכן, הוא אינו יכול להיחשב כיועץ גיאולוגי-הנדסי של הוועדה וממילא, בניגוד למה שהוצג בתמליל ובהחלטה, חוות דעתו אינה יכולה להיחשב כחור"ד גיאולוגית-הנדסית.
67. מעבר לאמור, אידלמן לא בדק את ההיתכנות ההנדסית של הבניה מעל המנהרה:

68. מעיון בתמליל הדיון (בעמ' 4) עולים הדברים האלה:
69. אידלמן עצמו מציין כי השאלה המרכזית שנשאל היא האם הבדיקה הגיאוטכנית היא בדיקה מספקת כדי לתכנן את המנהרה ולא גם ההיתכנות ההנדסית של הבנייה מעל המנהרה.
70. רק בעקבות הערת יו"ר הוועדה הוא התייחס "בחצי פה" גם לנושא ההיתכנות ההנדסית של בנייה מעל המנהרה.
- [ג] העתק העמודים הרלוונטיים מתמליל הדיון מצורף לערר זה כנספח ג'.
71. אלא שבמקום להציג את מסקנות בדיקתו ההנדסית בעניין זה, הוא הציע להעביר בדיקה זו לשלב היתר הבנייה, תוך שהוא מדגיש כי נדרש שהיא תיערך ע"י מהנדס קונסטרוקציה ונדרש שהוועדה תאשר אותה כתנאי למתן היתר בניה.
72. כלומר, גם לדעתו של אידלמן עצמו הוא לא יכול היה לבדוק את ההיתכנות ההנדסית של בניה מעל המנהרה כיוון שהוא אינו מהנדס קונסטרוקציה. המלצתו של אידלמן לדחות את עריכת אותה בדיקה לשלב היתר הבניה עומדת בניגוד להוראותיה של תמא/3 והחלטת הוועדה המחוזית לאמץ את המלצתו זו מהווה חריגה מסמכות.
73. זאת ועוד, אידלמן מבסס את חוות דעתו, בין היתר, על נתוני חניון שז"ר שאושר במסגרת תכנית 101-0051490 תכנית הכניסה לעיר. כך למשל טוען אידלמן כי חניון שז"ר נבנה **מתחת ובסמוך** למבנים קיימים ומתוכננים.
74. אלא שמעיון בנספח 3א נספח התנועה והחניה של התכנית הנ"ל (שבו חניון שז"ר מסומן בצבע טורקיז) עולה כי חניון זה תוכנן ונבנה בתחום הדרך ולא **מתחת** למבנים קיימים או מתוכננים, כפי שניתן לראות בקטע הרלוונטי שלהלן:



75. לאור האמור, ומכיוון שלא נבדקה ונקבעה ההיתכנות ההנדסית של בניה מעל המנהרה, בדיקה שהיא תנאי לאישור התכנית ולא תנאי למתן היתר בניה, נפל פגם בהחלטת הועדה המחוזית.

76. בנוסף לאמור:

77. רוחב רצועת הדרך חורג מהרוחב המרבי המותר ע"פ תמא/3- סעיף 27(4) להוראות תמא/3 קובע כי רוחב מרבי של רצועת דרך מסוג "דרך אזורית" הוא 40 מטר.

78. לעומת זאת, בקטעים מסוימים של התכנית המופקדת חורג רוחב רצועת הדרך ועומד למשל על כ- 71 מטר ואפילו על כ-85 מטר אם לוקחים בחשון גם את היעוד "דרך ו/או טיפול נופי". משכך, לא ניתן היה לאשר את התכנית.

79. התכנית המופקדת אינה תואמת להוראות תמא/3 בעניין קווי הבניין-

80. ראשית, בתשריט התכנית לא סומנו כנדרש רוזטות לאורכה של הדרך. לכן, לא ברור: מהם בכלל קווי הבניין של הדרך? האם הם תואמים לקווי הבניין המינימאליים על פי תמא/3? מהו תחום התכנית הנדרש כדי להחיל את הוראות תמא/3 בעניין קווי הבניין על התכנית? קרי: מה אמור

להיות גבול התכנית כך שתחומה יכלול את כל השטח מגבול זכות הדרך ועד לקווי הבניין המינימאליים?

81. שנית, אין התאמה בין גבול התכנית לקווי הבניין המינימאליים לפי תמא/3-

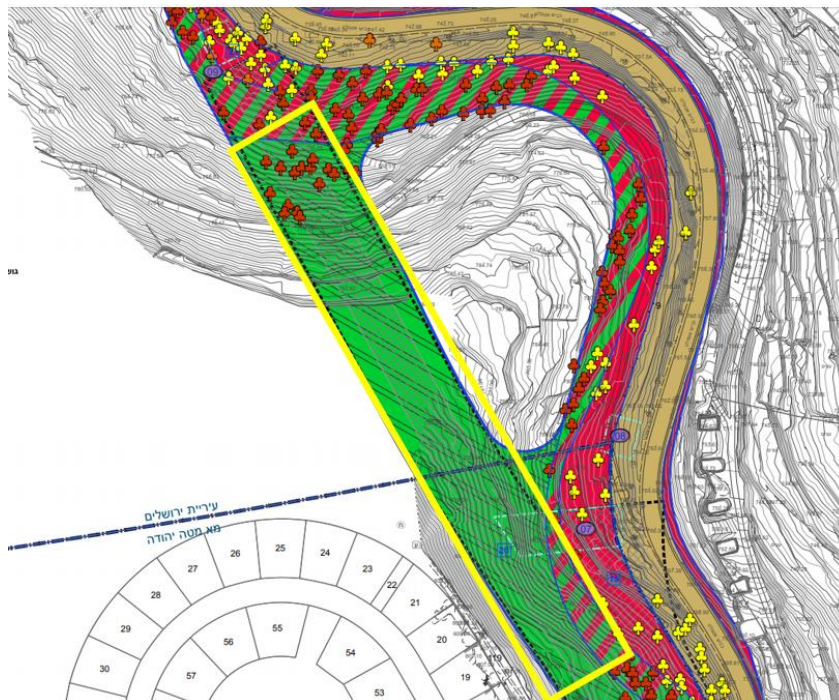
82. כאמור לעיל, סעיף 8 א' להוראות תמא/3 קובע כי המרחק המינימאלי של קווי הבניין מציר רצועת הדרך בדרך אזורית יהיה לפחות 40 מ'. לעומת זאת, מעיון בתשריט עולה כי בקטעים מסוימים המרחק בין גבול התכנית לבין ציר רצועת הדרך אינו עומד בדרישות האמורות של תמא/3.

83. לאור כל האמור לעיל, לא רק שלא ניתן לבדוק אם תחום התכנית כולל את כל השטח הנדרש עד לקווי הבניין של הדרך, אלא שעל פני הדברים נראה כי נדרש להרחיב את תחום התכנית כדי לאפשר את תחולתן של ההוראות בדבר קווי הבניין.

ג' 2. התכנית אינה תואמת לתמא/22:

84. לפי התכנית המוצעת מתוכננת בתא שטח 20 (בתת הקרקע) מנהרה למעבר כלי רכב, מתחת ליעוד העיקרי של הקרקע שהינו "יער".

85. להלן סגמנט מתשריט התכנית:



86. סעיף 6.16 להוראות התכנית קובע כי במפלסי המנהרה יותרו כל השימושים לדרך (כפי שנקבעו בסעיף 4.1 להוראות התכנית).

87. יחד עם זאת, ייעודו של תא שטח זה בכללותו קבוע כיער במסגרת תכנית י/מי/2 – "פארק נופי ירושלים בין נחל שורק שלמון רכס עמינדב בין נחל שורק בצפון לנחל רפאים" אשר נערכה מכוח תכנית המתאר הארצית ליער ויעור אשר פורסמה לאישור ברשומות ביום 19 בדצמבר 1995 ב.פ. 4363 (להלן: "תמ"א 22").

88. להלן תשריט תכנית י/מי/2 כאשר מיקומה המתוכנן של המנהרה מסומן בצהוב:



89. השימושים המותרים בייעוד זה נקבעו במסגרת תמ"א 22 כדלקמן:

פעולות מותרות ביער 13.א. ביער יותרו הפעולות הדרושות לקיומו, לפיתוחו, לשיקומו, לשמירתו ולשימושו כאזור נופש ותיירות בחיק הטבע, ובכלל זה נטיעת עצים, טיפוחם וכרייתתם, דרכי יער, נופש וחניונים, מחנות נוער, מתקני ספורט, נופש ומשחקים, וכמו כן שימוש חקלאי ורעיה המותרים ע"פ כל דין, הכל בהתאם להוראות חכנית זו.

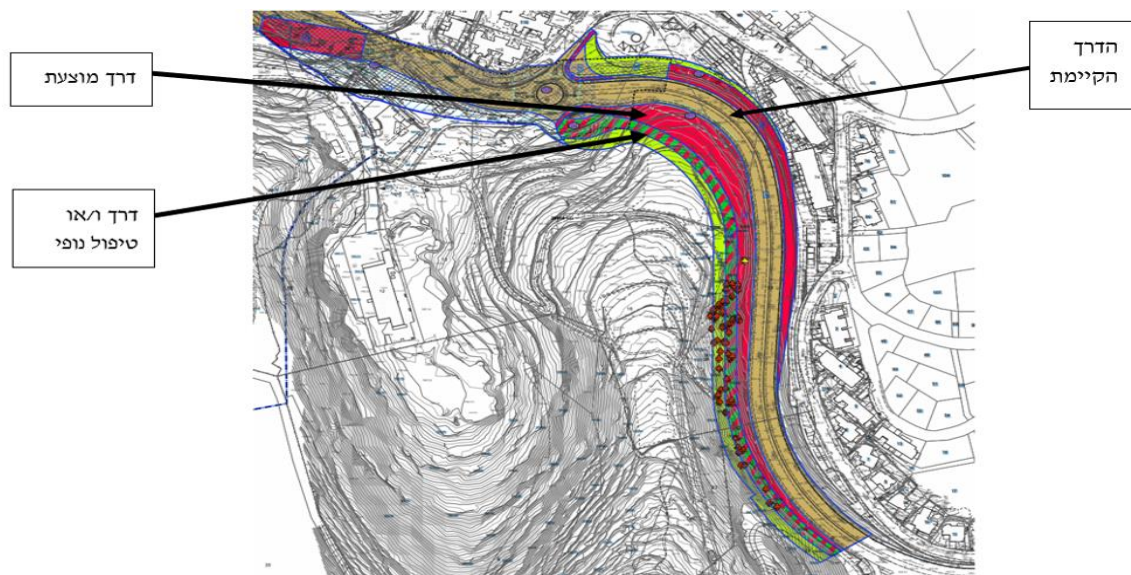
90. תמ"א 22 לא אפשרה ייעוד דרך ראשית (גם לא בתת הקרקע).

91. לאור האמור, השימוש המבוקש במסגרת התכנית המוצעת סותר את תמ"א 22 והועדה המחוזית לא הייתה מוסמכת לאשר את התכנית במתכונת זו.

ג'.3 התכנית סותרת את תממ/1/30/1:

92. כפי שיובהר, התכנית משנה חלק מהשטח הפתוח מיוחד כפי שנקבע בתממ/1/30/1 (להלן: "השינוי לתמ"מ") לשטח ל"דרך" וזאת בניגוד ליעודים המותרים ע"פ התמ"מ בשטח פתוח מיוחד.

93. להלן סימון הדרך הקיימת והשטחים הנ"ל על גבי תשריט המצב המוצע:

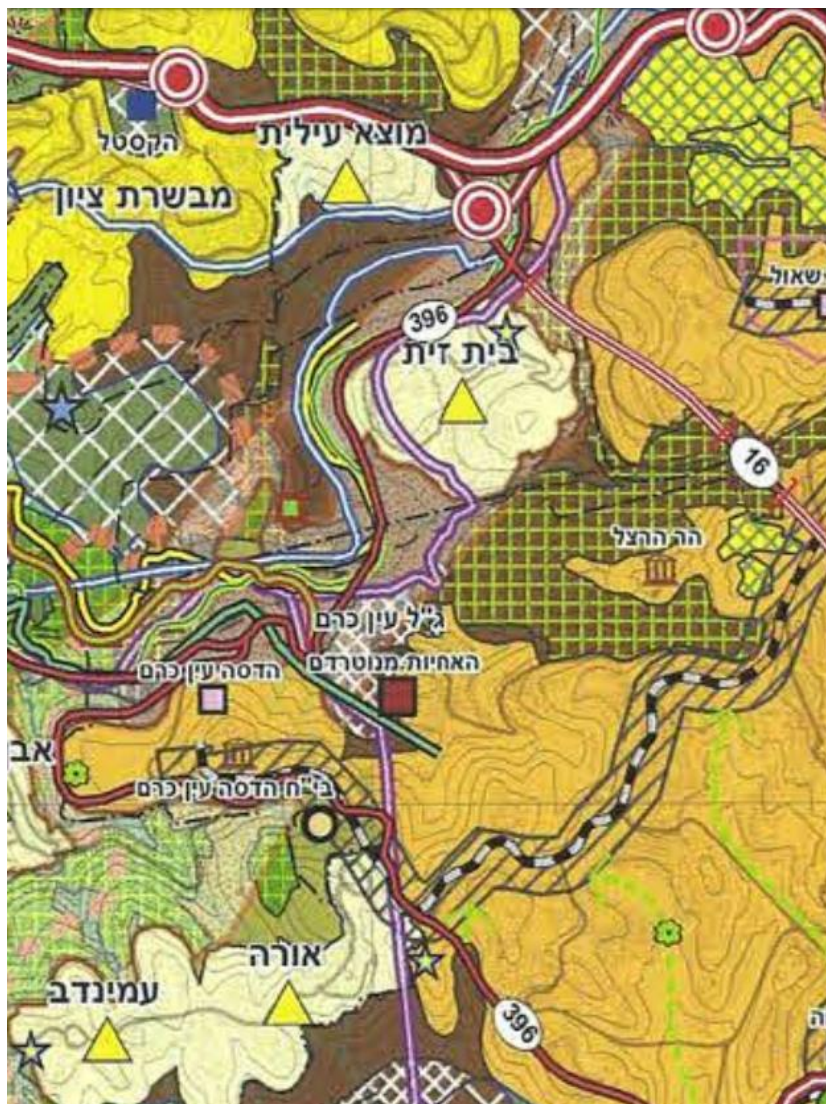


94. ייעודים אלה אינם מתיישבים עם הייעוד אשר נקבע לשטחים אלה במסגרת השינוי לתמ"מ – "שטח פתוח מיוחד".

95. בנסיבות אלה, ובשל היות התכנית שבנדון תכנית מתאר מקומית גרידא, הרי שהפקדתה סותרת את המדרג התכנוני הקבוע בחוק התכנון והבניה, ומשכך דינה בטלות.

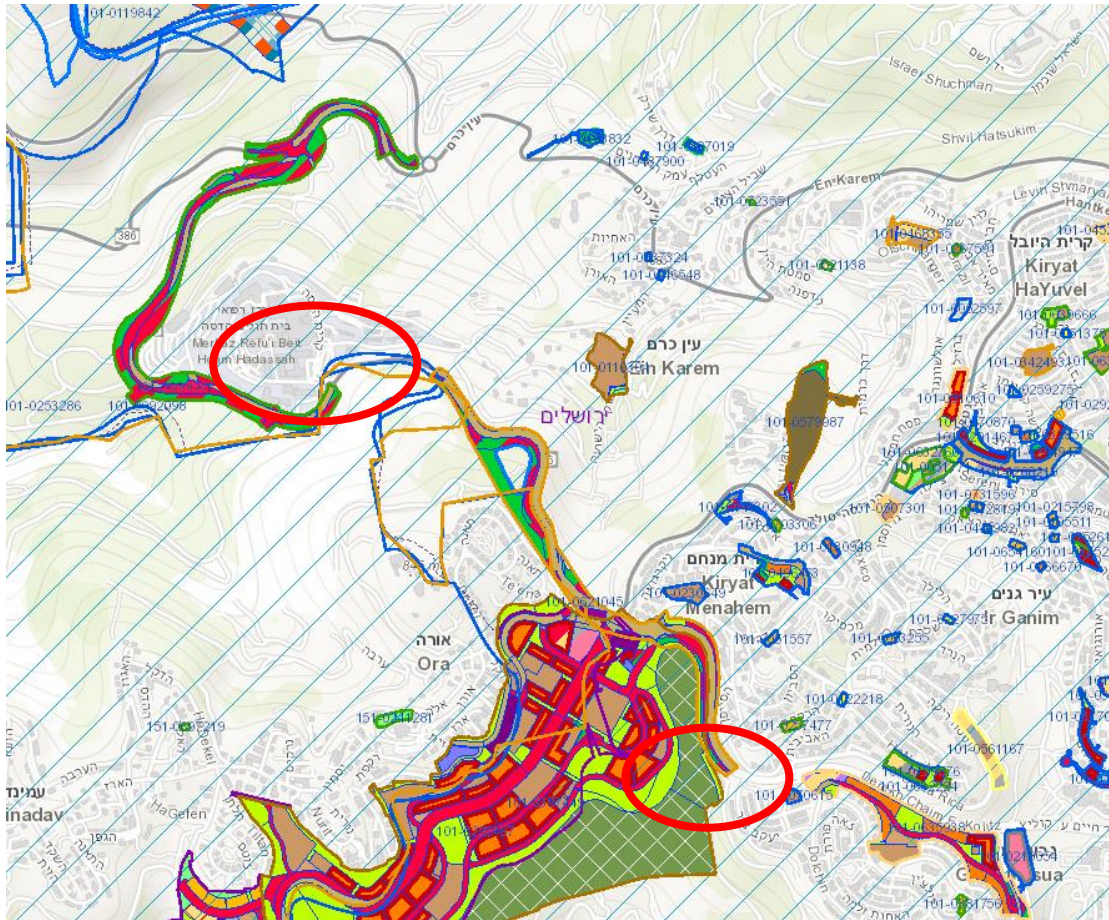
ד'. התכנית מהווה תכנון חלקי וחסר ב"שיטת הטלאים"

96. הדרך הכלולה בתכנית היא חלק מדרך אזורית 396 (המסומנת בתממ/1/30) המהווה חיבור דרך מס' 1 לבין דרום מערב העיר, לרבות חיבור חשוב אל ומב"ח הדסה.



97. במסגרת הליכי אישור התכנית הוצג לוועדה שהכניסה מדרך 1 לכיוון הדסה מתוכננת להיות מאזור מבשרת תוך הרחבת הדרך הקיימת לשני נתיבים לכל כיוון.
98. בנוסף, כפי ניתן לראות באיור שלהלן (שהועתק מאתר מינהל התכנון³), חלק מתוואי דרך אזורית זו טרם אושר במסגרת תכניות מפורטות:

³ <https://ags.iplan.gov.il/xplan/>



99. אלא שתחום התכנית שבענייננו אינו כולל את כל הדרך עד לב"ח הדסה תוך בדיקת הרחבת הדרך הנדרשת כפי שנגזר מתוספת הנתיבים בתכנית המופקדת לרבות ההשלכות הנופיות והתחבורתיות של נושאים אלה.

100. לאור האמור לעיל, ככל שהכוונה היא לשנות את מערך הכניסות הראשיות לעיר ממערב מזה שסומן בתממ/30/1, ו/או להוסיף כניסה נוספת ממבשרת, ו/או להרחיב את הדרך לכל אורכה עד להדסה ומדהסה עד צומת אורה, הרי שטרם קבלת החלטה לאשר את תכנית ההפרדה המפלסית נדרש היה לקיים דיון של התוואי המוצע כחלק מהמערך התחבורתי של מערב ירושלים בראיה כוללת וברצינות המתבקשת, נוכח העובדה שהתוואי האמור עובר בשטח רגיש מאד מבחינה נופית וסביבתית. אחרת, התוואי שיאושר היום לא בהכרח יהיה תואם למה שיתאפשר לאשר מחר.

101. אלא, שבמקום לעשות כן- לקיים דיון בראייה כוללת של מערך התנועה המערבי של העיר, ובהתאם לערוך תכנית אחת קוהרנטית וכוללת לתוואי חשוב זה ולדון בה תוך בחינה תחבורתית וסביבתית מושכלת, בחרו מגישי ויזמי התכנית להגיש תכנון ב"שיטת הטלאים".

ה'. הפתרון התחבורתי המוצע אינו המיטבי

102. לאור תכנית רכס לבן, והתכנית להפרדה מפלסית, אמורים להתנקז לצומת אורה כבישים רבים, אשר מובילים לאורה, עמינדב, בית החולים הדסה, קרית יובל, גבעת משואה, קרית מנחם, עין כרם, וכמובן, שכונה חדשה של כ- 5,000 יח"ד – רכס לבן.

103. ברור כי באזור כולו צפויים להיות עומסי תנועה קשים, אשר רק ילכו ויתגברו.

104. התכנון המוצע אינו משרת את תושבי מטה יהודה (אורה ועמינדב).

105. מטה יהודה תבקש לתכנן את המנהרות מחדש, כדי שיתנו מענה ופתרון גם לתושבי אורה ועמינדב.

ו'. חשיפת מטה יהודה לתביעות לפי סעיף 197 לחוק:

106. מטה יהודה תטען כי התכנית דגן מותירה אותה חשופה לגמרי לתביעות לפי סעיף 197 לחוק, זאת שכן קיים חשש שהתכנית עשויה להוות "פגיעה" בתושבים הגרים באורה ועמינדב בתחומי מטה יהודה.

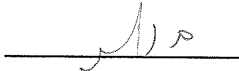
107. העוררות יטענו כי אין כל צדק בחיוב הועדה המקומית לתכנון ובניה מטה יהודה בתביעות לפי סעיף 197 לחוק שעה שהתכנית לא מטיבה איתה או עם תושביה.

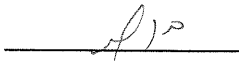
108. לכן, ובכדי למנוע מצב שבו הועדה המקומית מטה יהודה חשופה לתביעות בגין התכנית דגן, שגם לא מביאה לה ערך כלשהו, יש לחייב את יזמי התכנית במתן כתב שיפוי לטובת מטה יהודה.

ז'. לסיכום

109. מכל הטעמים המפורטים בערר זה, סבורה מטה יהודה כי לבטל את החלטת הועדה המחוזית, לדחות את התכנית.

110. אין באמור בערר זה כדי למצות את טענות מטה יהודה, והיא שומרת על זכותה להרחיב בדיון שיקיים ואף להוסיף חוות דעת.


גל אוהב ציון, עו"ד


איל ד. מאמו, עו"ד

ב"כ מטה יהודה

יום רביעי 04 יוני 2020

תל-אביב, י"ב סיון תש"פ

תוכן עניינים

עמ'	שם הנספח	סימון
25	העתק החלטת הועדה המחוזית מיום 6.4.2020	א
65	העתק מייל ההמצאה מיום 20.4.2020	ב
67	העתק העמודים הרלוונטיים מתמליל הדיון	ג

נספח א

**העתק החלטת הועדה המחוזית
מיום 6.4.2020**

עמ' 25

מסמך החלטות משיבת ועדת משנה להתנגדויות מס' 2020015

שהתקיימה ביום שני, י"ב בניסן תש"פ, 6/4/2020

בשעה 08:30 באולם הישיבות, של הוועדה המחוזית

יו"ר הוועדה מר עמיר שקד- יו"ר הוועדה המחוזית

<u>השתתפו:</u>	-	שירה תלמי באבאי	-	מתכנתת המחוז
	-	אבי בן צור	-	המשרד להגנת הסביבה

<u>נכחו:</u>	-	חן פרנקל	-	לשכת התכנון
	-	נועה גולדשמיט	-	לשכת התכנון
	-	אתי רוזנבלום	-	יועמ"ש לוועדה

מועד אחרון לבקשות לפי סעיף 11 ד': 27.4.2020.

הבהרות:

מסמך זה נערך בהתאם להוראת סעיף 48 ה' לחוק התכנון והבנייה, כפי שנקבעה בתיקון 101 לחוק.

המסמך כולל את ההחלטות שהתקבלו בישיבת הוועדה בלבד. פירוט נוסף, בהתאם להוראות סעיף 48 ד' (ובכלל זאת, רקע, מהלך הדיון, ועוד), יובא בפרוטוקול הישיבה אשר יפורסם עם אישורו ע"י חברי הוועדה.

מובהר כי המועדים שנקבעו בחוק ו/או בתקנון ו/או בגוף ההחלטה מתייחסים למסמך זה.

1. הודעות יו"ר

אושרו פרוטוקולים ישיבות הועדה מיום :

7.10.19

4.11.19

5.11.19

25.11.19

25.2.2020

3.3.2020

ללא הערות.

2. תכנית 101-0621045 – הפרדה מפלסית צומת אורה

הוחלט:

1. התכנית עוסקת בשיפור מערכת התחבורה והתנועה בדרום-מערב העיר ירושלים, באזור בו מכלול של צמתים המוכר כ"צומת אורה". במכלול זה מבוצעות כיום עבודות לשם הקמת מסילת הרכבת הקלה לכיוון בית החולים הדסה עין כרם, וזאת בהתאם לתוואי שנקבע בתכנית / מ" 13000, אשר פורסמה למתן תוקף בשנת 2013. כן משמש הצומת כנקודת המפגש של רחוב הנרייטה סולד, כביש אורה משואה (רחוב קוליץ), כביש הגישה ליישובים אורה ועמינדב וכביש 396 (רחוב יעקב מן).

2. מטרתה העיקרית של התכנית היא מתן עדיפות למעבר של תחבורה ציבורית בצומת אורה באמצעות הפחתת נפח התנועה העוברת החוצה את הצומת. זאת, באמצעות הקמת שתי מנהרות תנועה החוצות את הצומת מדרום-מזרח לצפון-מערב, בתוואי המקשר בין כביש אורה-משואה לבין כביש 396 שהינו כביש הגישה לבית החולים הדסה עין כרם. מנהרות אלו יצמצמו את תנועת כלי הרכב בציר דרום העיר-הדסה עין כרם, וכך יפחיתו את כמות כלי הרכב בצומת.

3. הוועדה קיימה מספר דיונים בהתנגדויות לתכנית. ביום 23/10/19 קיימה הוועדה דיון פומבי

במהלכו נשמעו טענות המתנגדים, המלצת הוועדה המקומית וההתייחסות מגישי התכנית. ביום 25/11/19 קיימה הוועדה דיון פנימי ובסיומו החליטה כי הדו"ח הגיאוטכני שהוכן ע"י מגישי התכנית יועבר לעיון המתנגדים וכי יתאפשר למתנגדים להגיש הערותיהם לדו"ח. ביום 23/12/19 קיימה הוועדה דיון פומבי נוסף ובסיומו החליטה כי מגישי התכנית יגישו לוועדה את הדו"ח הגיאוטכני, לרבות הנספחים המפורטים בו, וכן את מסקנותיו ביחס להוראות תמ"א/3 בעניין זה. בנוסף, הוועדה החליטה להאריך את פרק הזמן אשר ניתן להתייחסות המתנגדים לדו"ח. ביום 24/02/20 קיימה הוועדה דיון פומבי נוסף בו נשמעו טענות המתנגדים בעניין הדו"ח הגיאוטכני וכן התייחסות צוות התכנון לטענות אלה. בתום הדיון החליטה הוועדה לשוב ולדון בתכנית בדיון פנימי.

4. לאחר בחינת מסמכי התכנית ושמיעת טענות הצדדים והמלצת הוועדה המקומית, ולאחר התייעצות עם היועצים המקצועיים של הוועדה, לרבות יועץ התנועה, יועץ הסביבה והיועץ הגיאולוגי-הנדסי, הוועדה השתכנעה כי מדובר בתכנית חשובה, שנועדה לתת מענה לצורך תכנוני-עירוני חשוב ופתרון לבעיות עירוניות, תחבורתיות, סביבתיות וכלכליות הנובעות מבעיות הצפיפות התחבורתית בעיר. צומת אורה הוא צומת מרכזי בעיר ירושלים, המוביל לביה"ח הדסה עין כרם. התכנית מציעה לשפר את מערך התנועה בצומת ולצמצם את עומסי התנועה בו כדי לאפשר מתן עדיפות למעבר הרכבת הקלה במקום, וזאת באמצעות העברת חלק מהתנועה החוצה כיום את הצומת אל תת-הקרקע וכן שיפור מעבר רכבי החירום לבית החולים הדסה עין כרם. באופן זה, תורמת התכנית לפיתוח מערך התנועה של העיר ירושלים בכלל, ולהמשך פיתוח מערכת הסעת המונים ברכבת קלה בפרט, והיא מאפשרת לשפר באופן משמעותי את הניידות והנגישות בין חלקי העיר ובכך לעודד את המשך הצמיחה והפיתוח של העיר.

5. בנוסף, הוועדה התרשמה כי ההיבטים הסביבתיים והנופיים הכרוכים בביצוע התכנית נבחנו בהליך סדור וראוי וכי התכנון המוצע נוקט את מירב האמצעים על מנת לצמצם ככל הניתן את השפעותיה הסביבתיות והנופיות של התכנית. במסגרת הליך התכנון נבחנו חלופות רבות לשם צמצום המופע הנופי של התכנית והיקף חדירתה לשטחים הפתוחים בסביבתה. החלופה שנבחרה, היא מנהור מרבית מקטע הדרך, נותנת דגש משמעותי לשיקולים הסביבתיים והנופיים, תוך העדפתם על פני שיקולים אחרים, כגון מורכבות הביצוע והעלויות הכלכליות. כן יצוין כי הוטמעו בתכנית מירב האמצעים בכדי להבטיח את צמצום ההשפעות הסביבתיות והנופיות הנובעות ממנה.

תכנוני-אורבני חשוב, והיא מחליטה לאשרה, בכפוף למפורט בהרחבה להלן:

יחס תכנית ההפרדה המפלסית לתכנית רכס לבן

7. התנגדויות רבות לתכנית התייחסו גם לתכנית 101-0387449 – רכס לבן (להלן: תכנית רכס לבן). בהתאם לכך, יתואר בקצרה הקשר בין התכנית בענייננו לבין תכנית רכס לבן.
8. ביום 24/07/2018 דנה מליאת הוועדה המחוזית בתכנית רכס לבן והחליטה להפקידה בתנאים. במסגרת דיון זה עודכנה מליאת הוועדה כי הוגשה ללשכת התכנון תכנית לביצוע הפרדה מפלסית בצומת אורה. מליאת הוועדה שקלה האם לשלב את ההפרדה המפלסית בתכנית רכס לבן, אך מצאה כי אין הצדקה לעשות כן, ובהתאם, נקבע כי ביצוע ההפרדה המפלסית יקודם כתכנית נפרדת במקביל לתכנית רכס לבן. כן קבעה מליאת הוועדה המחוזית כי תנאי למתן תוקף לתכנית רכס לבן יהא קבלת החלטה על אישור התכנית שבענייננו. בנוסף, קבעה מליאת הוועדה המחוזית כי שלבי הביצוע של תכנית רכס לבן יכללו גם ביצוע של ההפרדה המפלסית, כאשר תנאי למתן היתר בניה עבור מעל ל-3,500 יחידות דיור הוא אישור תכנון מפורט עבור ההפרדה המפלסית ותנאי למתן היתר אכלוס עבור מעל ל-3,500 יחידות דיור הוא סיום ביצוע ההפרדה המפלסית.
9. בתאריכים 01/04/2019 – 03/04/2019 וכן 17/04/2019 קיימה הוועדה דיון פומבי בהתנגדויות שהוגשו לתכנית רכס לבן. במהלכו של דיון זה טענו חלק מן המתנגדים טענות שונות בנוגע ליחס שבין תכנית רכס לבן לבין תכנית ההפרדה המפלסית, לרבות טענות לפיהן ההפרדה בין שתי התכניות היא מלאכותית וכי מדובר בפתרון תחבורתי שגוי המהווה חלק מתכנית ליצירת כניסה חדשה לירושלים. ביום 28/07/2019 קיימה הוועדה דיון פנימי ובסיומו החליטה על אישור תכנית רכס לבן בכפוף למספר תנאים ושינויים. בענייננו, סברה הוועדה כי יש לדחות את מרבית הטענות שעלו בנושא ההפרדה המפלסית (למעט בקשות של צוות תכנית האב לתחבורה לתאם בין תכנית ההפרדה המפלסית לבין תכנית רכס לבן).
10. יש לציין כי הצורך בביצוע ההפרדה המפלסית המוצעת בתכנית התברר בבדיקה התחבורתית המפורטת שבוצעה במסגרת תכנון שכונת רכס לבן. כחלק מבדיקה זו נערכו בחינות מיקרו-סימולציה למכלול צמתי אורה, בהן נבחנה השפעת מעבר של רכבת קלה על תפקוד צמתים אלו. הבעיה התחבורתית המרכזית שעלתה במסגרת בדיקות אלו היא תפקוד הצמתים ברמת שירות נמוכה עד כדי כשל (רמת שירות F). רמת השירות הנמוכה של הצמתים באזור צפויה, בראש ובראשונה, להשפיע על תפקוד הרכבת הקלה החוצה את האזור וכך לפגוע באופן ממשי

ברמת השירות שלה לכלל ציבור הנוסעים, ובמיוחד לנוסעים אל המרכז הרפואי הדסה עין כרם וממנו. בנוסף, לרמת השירות השפעה על תנועת האמבולנסים החוצים את הצומת אל עבר המרכז הרפואי הדסה עין כרם.

11. לשם הבטחת קיומו של פתרון תכנוני ראוי להסדרת הכשל התחבורתי שתואר לעיל ולשם שיפור תפקוד מכלול הצמתים באזור, נבחנו במסגרת תכנית רכס לבן מגוון אמצעים ופתרונות אפשריים. נמצא כי הפתרון היעיל ביותר מבחינה תחבורתית ותכנונית הוא ביצוע של הפרדה מפלסית אשר תבטל את תנועת כלי הרכב החוצים את הצומת בציר משואה-הדסה וכי פתרון זה מבטיח את השיפור הרב ביותר מבחינה תחבורתית, ובפרט שיפור ברמת השירות של הרכבת הקלה ובמהירות הגישה של אמבולנסים אל המרכז הרפואי הדסה עין כרם. התכנית בענייננו מבקשת לייצר את המסגרת הסטטוטורית הנדרשת לביצוע פתרון תחבורתי זה ומטרתה היא לתת עדיפות למעבר רכבת קלה בצומת אורה באמצעות צמצום של נפח התנועה החוצה כיום את צומת אורה והעברת חלק מן התנועה אל תת הקרקע. הוועדה תבהיר אין מדובר בתכנית עבור דרך גישה לשכונת רכס לבן, אלא בתכנית התומכת בפיתוח מערך התחבורה הציבורית בירושלים בכלל, והתחבורה הציבורית למרכז הרפואי הדסה בפרט.

12. הוועדה תציין כי חלק מטענות המתנגדים בנוגע לתכנית ההפרדה המפלסית הן למעשה טענות שכבר נדונו במהלך ההתנגדויות לתכנית רכס לבן והוועדה כבר הכריעה בעניינן (לרבות טענות בעניין אזור התעסוקה בצומת אורה ופריסת הבינוי ברכס לבן). הוועדה תציין כי טענות אלו אינן נוגעות לתכנית בענייננו, אלא מכוונות כנגד תכנית רכס לבן. טענות אלו נבחנו בכובד ראש על ידי הוועדה וניתנו בעניינן תשובות מפורטות במסגרת ההחלטה בהתנגדויות שהוגשו כנגד תכנית רכס לבן. בהתאם לכך, החלטה זו תתמקד בהיבטים הנוגעים לתכנית זו, ובמידת הצורך תינתן התייחסות קצרה לטענות הנוגעות לתכנית רכס לבן, אשר כאמור הוועדה כבר הכריעה בעניינן.

13. במסגרת הדיון הנוכחי שבו המתנגדים על הטענה כי **תכנית רכס לבן תגרום ליצירת "כאוס תחבורתי" ותגביר את העומס באזור צומת אורה וכי התכנית בענייננו לא תפתור בעיה זו ואף תחמיר אותה**. כפי שתואר לעיל, במסגרת תכנון רכס לבן בוצעה בחינה של ההשלכות התחבורתיות (בה"ת) הצפויות מפיתוח האזור שכללה בחינת מיקרוסימולציה של הצמתים במרחב. ממצאי בחינות אלו נבחנו בידי מחלקת התחבורה בעיריית ירושלים, צוות תכנית האב לתחבורה ויועץ התנועה של הוועדה. ממצאים אלו לא הצביעו על חשש לקריסת מערכת התחבורה באזור, אלא הצביעו על הפתרון המוצע בתכנית כפתרון המועדף לכשל הצפוי בחלופת האפס ללא ביצוע התכנית. כלומר, טענות המתנגדים בדבר כשלים תחבורתיים באזור

רכס לבן ובפרט בצומת אורה אינן מבוססות. הוועדה תבהיר כי הפתרון התחבורתי המוצע בתכנית זו, דהיינו הפרדת התנועה העוברת בציר מזרח-מערב (דהיינו בכיוון משואה-הדסה) מן הצומת באמצעות העברתה לתת הקרקע, יביא להפחתת הקונפליקטים התנועתיים בצומת וליצירת רמת שירות טובה יותר עבור התנועות הנותרות בצומת.

14. בנוסף, טענו המתנגדים כי **התכנית הנדונה היא חלק מתכנית רכס לבן ולא היה מקום**

לקדמה כתכנית נפרדת. נציין כי גם טענה זו נבחנה ונדחתה על ידי הוועדה במסגרת הדיון בתכנית רכס לבן. כפי שצוין לעיל, מליאת הוועדה המחוזית סברה שאין הצדקה לשלב בתכנית רכס לבן את תכנית ההפרדה המפלסית, שמטרתה היא לייצר פתרון תנועתי שייתן עדיפות למעבר הרכבת הקלה בצומת אורה ולא להסדיר את הגישה אל שכונת רכס לבן. כן קבעה מליאת הוועדה כי תנאי למתן תוקף לתכנית רכס לבן הוא החלטה לאישור תכנית ההפרדה המפלסית וכן את שלביות הביצוע הקושרת בין שתי התכניות. הוועדה סבורה כי בדיון הנוכחי לא הציגו המתנגדים נתונים כלשהם המצדיקים שינוי של החלטה זו.

15. הוועדה תשוב ותציין כי לעמדתה, ההפרדה בין התכנית בענייננו לבין תכנית רכס לבן היא

החלטה ראויה ונכונה מבחינה תחבורתית ותכנונית. כאמור, מטרת ההפרדה המפלסית היא להבטיח את קיומו של פתרון תחבורתי שייתן עדיפות למעבר הרכבת הקלה בצומת אורה, וכך לתרום לשיפור רמת השירות של מערכת הסעת ההמונים בירושלים. כלומר, מדובר בפתרון תחבורתי אשר יש לבצע אותו ללא קשר לתוספת תנועת כלי הרכב שצפויה בשל מימוש תכנית רכס לבן. שילוב של התכניות לתכנית אחת, כפי שדורשים המתנגדים, עלול לגרום לעיכוב משמעותי באישור וביצוע ההפרדה המפלסית, ולפגיעה בלתי מוצדקת ברמת השירות של מערכת הסעת ההמונים בירושלים. בהתאם לכך, ההפרדה בין התכניות אינה מלאכותית, אלא ראויה ומוצדקת מבחינה תכנונית ותחבורתית, וזאת כפי שאף ציינה מליאת הוועדה המחוזית בעת הדיון בהפקדת תכנית רכס לבן.

טענות לגבי ההיבטים התחבורתיים של התכנית

16. כאמור לעיל, הצורך בביצוע הפרדה מפלסית בצומת אורה התברר במסגרת הבדיקות

התחבורתיות המפורטות שבוצעו במהלך תכנון תכנית רכס לבן. בין היתר, כללו בדיקות אלו גם בדיקות מיקרוסימולציה למכלול צמתי אורה המוצעים בתכנית בשלב בו התנועה העוברת בצמתים אלו תכלול גם רכבת קלה (בהתאם לתוואי שאושר בתכנית / מ' 13000, הנמצאת בביצוע בימים אלו). בדיקות אלו הצביעו על כך שהבעיה התחבורתית המרכזית הצפויה באזור היא תפקוד הצמתים ברמת שירות נמוכה ובאופן שיפגע הן בתפקוד הרכבת הקלה (וכך

גם ברמת השירות הניתנת לנוסעים בתחבורה ציבורית) והן במהירות הגישה של רכבי חירום לכיוון המרכז הרפואי הדסה עין כרם, אשר יאלצו לחצות את הצמתים המתפקדים ברמת שירות ירודה עד כדי כשל (רמת שירות F).

17. לאור הממצאים שתוארו לעיל, נבחנו חלופות שונות לשיפור תפקוד מכלול צמתי אורה ונמצא כי הפתרון התחבורתי הראוי הוא הפרדת חלק מתנועת כלי הרכב החוצה את הצמתים באמצעות הפרדה מפלסית. כן נבחנו מספר חלופות עבור כיווני שיקוע (כלומר, אילו כיווני תנועה יבוטלו בצמתי אורה ויעברו בשיקוע). ממצאי בדיקות אלו העלו כי החלופה של הפרדת התנועה בציר דרום מזרח-צפון מערב (כפי שמוצע בתכנית זו) היא היעילה ביותר, ותביא לשיפור הרב ביותר מבחינה תחבורתית.

18. הוועדה תעיר כי חלק ניכר מן הטענות שהעלו המתנגדים בנוגע לכשלים תחבורתיים הצפויים באזור ולממצאי הבדיקות התחבורתיות שתוארו לעיל הן טענות כלליות, אשר לא הסתמכו על מידע מקצועי ולא גובו במסמכים מקצועיים או בנתונים ממשיים. בהעדר בסיס עובדתי ומקצועי המגבה טענות אלו, קיים קושי ממשי לקבלן.

19. הוועדה דוחה את הטענה כי **התכנית סותרת את מדיניות משרד התחבורה ומנהל התכנון לקידום פיתוח מוטה תחבורה ציבורית**. כאמור לעיל, מטרת התכנית היא לשפר את רמת השירות של מערכת הדרכים והצמתים באזור צומת אורה, על מנת לאפשר מתן עדיפות לרכבת הקלה בעת חציית הצומת, וכך לאפשר את העדפת התחבורה הציבורית על פני תנועת הרכבים הפרטיים בצומת. כלומר, התכנית תומכת בפיתוח התחבורה הציבורית בירושלים, והיא מציעה להקים את התשתית הפיזית הנדרשת כדי להבטיח את קיומם של שני מאפיינים חיוניים לשם הצלחת מערכת התחבורה הציבורית: עדיפות לרכבת הקלה והשגת רמת שירות גבוהה עבור ציבור הנוסעים בתחבורה ציבורית.

20. כן יצוין כי בעת הדיון בהפקדת התכנית התייחס נציג משרד התחבורה לתכנית והביע את תמיכתו בה. כמו כן, וכפי שהובהר בעת הדיון בהפקדת התכנית, השימוש בהפרדה מפלסית לשם מתן עדיפות למעבר תחבורה ציבורית בצמתים אינו ייחודי לתכנית זו. בין היתר, בעיר ירושלים נעשה בפועל שימוש בהפרדה מפלסית באזור כיכר צה"ל (עבור קו הרכבת הפועל כיום) וכן אושרו תכניות נוספות לצורך זה, בצומת הגבעה הצרפתית, בצומת פת, בצומת אשר וינר, בשדרות דוכיפת ובתכנית להארכת מנהרת צה"ל (חלקן נמצאות בשלבי ביצוע בימים אלה).

21. חלק מהמתנגדים קשרו את התכנית הנדונה יחד עם יוזמות תחבורתיות שונות באזור ירושלים ובהן: הקמת חניון "חנה וסע" בשטח בית החולים הדסה עין כרם, הרחבת כביש

396, הרחבת כביש 386 ואף סלילת כביש חדש ממחלף עין חמד למבשרת ציון. **בהקשר זה**

נטען כי יש לדון ביוזמות תחבורתיות אלה כמקשה אחת ולא לקדמן בתכניות שונות וכן כי טרם הדיון בתכנית שבענייננו יש לדון במדיניות ובראייה אזורית מרחבית של התחבורה בירושלים ובסביבתה. הוועדה סבורה כי מדובר בטענות בלתי מבוססות, אשר אין מקום לקבלן.

22. ראשית, יובהר כי התכנית מהווה חוליה בשרשרת של תכניות שתפקידן לשפר את היעילות ואת רמת השירות של כלל מערכת התחבורה בירושלים, ובפרט של התחבורה הציבורית בדרום מערב העיר. התכנית מתבססת על שלד הדרכים ועל עקרונות תכנון התחבורה אשר הותוו בתכנון הארצי (תמ"א 3, תמ"א 35), המחוזי (תמ"מ 1/30, תמ"מ 1/29) והעירוני (תכנית המתאר החדשה לירושלים 2000). התכנון המוצע בתכנית אינו מציע תוויות כביש חדש, אלא הסדרה של צומת קיים המופיע בכל רמות התכנון שצוינו לעיל.

23. עוד תבקש הוועדה להבהיר כי מערכת התחבורה בירושלים, בדומה לרוב הערים, התפתחה לאורך השנים באופן הדרגתי ומומשה במקטעים שונים, וזאת כפועל יוצא של שינויים חברתיים ותחבורתיים, שינויים בדפוסי הנסיעה ופיתוח המרחב. לכן, הנחת המתנגדים לפיה חובה לתכנן את כל מערכת התחבורה העירונית והאזורית כמקשה אחת מתעלמת הן מן התכנון שנעשה בעבר והן מן הפרקטיקה המיטבית המקובלת בתחום זה, המצביעה על החשיבות שבשמירה על גמישות בתכנון ובביצוע מערכת התחבורה באופן שיאפשר מענה עדכני לצרכי העיר המשתנים מעת לעת.

24. כן תציין הוועדה פעם נוספת כי מטרת התכנית היא לתת עדיפות למעבר הרכבת הקלה בצומת אורה. טענות המתנגדים מתייחסות ליוזמות תכנוניות שונות המצויות בשלבי קידום שונים ואשר נועדו לממש מטרות תחבורתיות אחרות במחוז ירושלים. הוועדה שקלה האם יש להרחיב (באופן משמעותי) את תחום התכנית כדי לכלול בתחומה גם יוזמות אלו ושוכנעה כי אין הצדקה לעשות כן. לדעת הוועדה, הרחבת תחום התכנית לשם מתן מענה לנושאים תחבורתיים שאינם קשורים במישרין לתכנית המוצעת ואינם נובעים ממטרותיה עלולה לגרום לעיכוב ניכר ובלתי מוצדק באישור התכנית, אשר נועדה לתת מענה לצורך תחבורתי חשוב.

25. עוד יוער כי בעת הדיון בהפקדת התכנית בחנה מליאת הוועדה המחוזית את מיקום התכנית במערכת הדרכים האזורית, ואת היחס בינה לבין היוזמות התחבורתיות השונות המקודמות במרחב. מליאת הוועדה לא שוכנעה כי בין התכנית הנדונה לבין יוזמות אלו מתקיים קשר

שמדובר בתכנית שנועדה לתת מענה לבעיה נקודתית.

26. בהמשך לכך, תבהיר הוועדה כי התכנית מציעה תכנון מפורט עבור ביצוע של הפרדה מפלסית בדרך הכלולה בתמ"א 3, בתמ"א 35 ובתמ"מ 1/30. מדובר בתכנית מתאר בקנה מידה ארצי ומחוזי, המשקפות נקודת מבט אזורית כוללת וקנה מידה תכנוני נרחב. תכנית אלו מציגות את מיקום אזור צומת אורה ברשת הדרכים האזורית והן מאפשרות לבחון את אופן השתלבות התכנית במערכת זו. בנוסף, יש לציין כי מיקומה של ההפרדה המפלסית אף נבחן במסגרת תכנית המתאר החדשה לירושלים (תכנית מתאר 2000), המשקפת את מדיניות התכנון של הוועדה. בנספח תנועה ותחבורה של תכנית מתאר 2000 נקבע כי אזור צומת אורה מהווה מפגש של מספר דרכים בעלות היררכיות שונות ובהתאם לכך אף מסומנת הפרדה מפלסית במקום.

27. בהקשר זה, תבקש הוועדה להתייחס לטענות המתנגדים כי **התכנית היא חלק מתכנון כולל להקמת כביש גישה חדשה לירושלים וכי מדובר בחלק מתכנית ליצירת דרך מהירה חדשה עבור כלי רכב פרטיים לירושלים וביצירת כביש חדש ממבשרת ציון לירושלים.**

28. ראשית, תבקש הוועדה להבהיר כי התכנית אינה מציעה התווייה של כבישים חדשים במחוז ירושלים או תכנון עתידי של מערכת התחבורה באזור. כאמור, מדובר בתכנית להקמת הפרדה מפלסית בכביש מאושר וקיים וזאת, באזור המיועד ברובו לדרך אשר התוואי שלה נקבע בתמ"א/3, בתמ"א/35, בתמ"מ/1/30 וכן בתכנית המתאר החדשה לירושלים.

29. כן יוער כי המתנגדים כרכו יחד יוזמות תכנוניות שונות המצויות בשלבי קידום שונים ואשר מרביתן טרם הבשילו לכדי תכנית. יוזמות אלו אינן רלוונטיות לתכנית בענייננו והעיסוק בהן חורג ממסגרת הדיון הנוכחי. אכן, הוצגו ללשכת התכנון מספר יוזמות תכנוניות באזור. עם זאת, מדובר ביוזמות ראשוניות ביותר, אשר טרם גובשו למסמכי תכנית וטרם הובאו בפני מוסדות התכנון. מכל מקום, הוועדה תבהיר פעם נוספת כי התכנית נועדה לתת מענה לבעיה קיימת וכי יש לה חשיבות ללא קשר ליוזמות אלה. ככל שבעתיד תוגשנה לוועדה תכניות אשר מערכת התחבורה שלהן תתבסס על המוצע בתכנית זו, הן תיבחנה לגופן ותוך התייחסות למכלול ההיבטים התכנוניים הרלוונטיים, לרבות היבטים של עירוניות, תחבורה וסביבה.

30. בנוסף, יצוין כי כבר כיום צומת אורה משמש כנקודת כניסה לעיר ירושלים. הצומת ממוקם בקצה המזרחי של כביש 396, שהינו חלק מרשת הכבישים שבין ירושלים לבין מבשרת ציון. מדובר בכביש קיים המסומן הן בתמ"א/3/70 והן בתמ"מ/1/30 כדרך אזורית. כלומר, כבר כיום הצומת מהווה נקודת כניסה לירושלים.

31. אף בחינה של התכנית המוצעת לגופה מעלה כי עסקינן בטענה הנעדרת תימוכין עובדתיים.

בחינת מסמכי התכנית מגלה כי היא מציעה הסדרי תנועה המתבססים על כניסה ויציאה בנתיב אחד בלבד אל המנהרה וממנה, וזאת בכל אחד משני צדדיה ותוך התחברות למצב הקיים. כביש ובו מקטע בעל נתיב אחד בלבד אינו יכול לשמש כדרך מהירה, בניגוד לטענת המתנגדים.

32. בהקשר זה אף הועלו טענות כי **ההפרדה המפלסית המוצעת מעודדת ונותנת עדיפות לשימוש**

ברכב פרטי על פני התחבורה הציבורית, שכן היא **תשרת את תנועת הרכב הפרטי המגיעה מחוץ לירושלים**. במענה לכך, תשוב הוועדה ותציין כי מטרת התכנית היא לשפר את תפקוד מערכת התחבורה הציבורית בירושלים וזאת באמצעות מתן עדיפות למעבר רכבת קלה בצומת אורה. במקרה זה, רואה הוועדה בחיוב כל שיפור במערך התחבורה הציבורית באזור, למרות שמדובר גם בשיפור מסוים עבור רמת השירות של הרכב הפרטי. הוועדה תשוב ותבהיר כי בניגוד לטענות המתנגדים, התכנית אינה מבקשת לייצר כביש גישה חדש לירושלים.

33. עוד תציין הוועדה כי הן בעת הדיון בהפקדת התכנית והן במסגרת שמיעת ההתנגדויות צוין כי ייתכן ובעתיד יהיה צורך בהרחבת המקטע הצפוני של כביש 396 עד לחיבורו עם דרך 386, ומאחר שכיום קיימות תכניות מאושרות להרחבת חלקים מהכביש בלבד, יהיה צורך באישור תכניות שיאפשרו להרחיב את יתר חלקי הכביש. כפי שהובהר לעיל, התכנית בענייננו אינה מציעה הרחבה שכזו ולפיכך, עמדת הוועדה היא כי אין מקום לקבל את טענות המתנגדים. זאת, מבלי להביע עמדה בנוגע לתכניות עתידיות להרחבת הכביש, ככל שתוגשנה, ואשר כאמור תיבחנה לגופן.

34. בהקשר זה אף דוחה הוועדה את הטענה כי **התכנית משרתת אך ורק את תנועת כלי הרכב בין**

ירושלים לבין מבשרת ציון (ולהיפך) ולא את יתר תושבי האזור (השכונות קריית יובל וקריית מנחם, שכונת רכס לבן המאושרת והישובים אורה ועמינדב). במענה לכך, תשוב הוועדה ותציין כי מטרת התכנית היא לתת עדיפות למעבר רכבת קלה בצומת אורה. הפועל היוצא של מימוש מטרה זו הוא שיפור רמת השירות בצומת עבור כלל המשתמשים בה, ובעיקר עבור נוסעי התחבורה הציבורית.

35. המתנגדים טענו כי **כחלופה לתכנית דגן יש לבחון אפשרות למתן עדיפות לנסיעת רכב פרטי**

בכביש מספר 1 המורחב, בכביש 16 (הנמצא בביצוע) ובכביש 375 (לאחר הרחבתו לפי תכניות מאושרות). הוועדה סבורה כי חלופות אלו אינן מספקות מענה ראוי לצורך התחבורתי שבבסיס תכנית זו. כפי שהובהר לעיל, התכנית הנדונה כלל אינה עוסקת בשיפור הגישה לירושלים, אלא בשיפור תפקוד צומת אורה בכלל ותפקוד הרכבת הקלה החוצה את הצומת

בפרט. זאת, באמצעות מתן פתרון תחבורתי למכלול צמתי אורה הצפויים לתפקד ברמת שירות נמוכה עד כדי כשל. כלומר, החלופה המוצעת בידי המתנגדים אינה עולה בקנה אחד עם מטרות תכנית זו ולכן היא אינה רלוונטית.

36. חלק מן המתנגדים טענו כי יש להשהות את הדיון בתכנית הנוכחית עד לסיום עבודת הצוות

המקצועי לקידום התחבורה הציבורית במבשרת ציון. הוועדה תבהיר כי מטרת הצוות האמור היא לבחון פתרונות להגברת השימוש בתחבורה הציבורית ביישוב מבשרת ציון. בין התכנית הנוכחית לבין מערכת התחבורה הציבורית ביישוב מבשרת ציון ישנה זיקה רופפת בלבד. לכן, אין הצדקה ממשית להיעתר לבקשת המתנגדים ולדחות את ההכרעה בעניינה של התכנית עד למיצוע עבודתו של הצוות המקצועי. הוועדה תשוב ותציין כי התכנית עוסקת בקביעת הנחיות להקמת הפרדה מפלסית בתוואי כביש מאושר וקיים, ולא בתכנון מחודש של מערכת התחבורה המחוזית.

37. הוועדה דוחה את הטענות שהועלו בעניין **ביצוע כביש אורה – משואה.** הוועדה תבהיר כי תוואי כביש זה נקבע בתכנית 11710, אשר אושרה בשנת 2012, וזאת בהתאם לרשת הדרכים שסומנה בתכנית המתאר החדשה לירושלים. לפני כשלוש שנים הסתיימו העבודות להקמת כביש זה וכיום הוא מהווה חלק מרכזי במערכת הדרכים בירושלים. מאחר שמדובר בתוואי כביש מאושר וקיים, הרי שאין חשיבות כלשהיא לבחון חלופות אחרות עבורו או לדון בנסיבות שהובילו להעדפת תוואי הכביש על פני קידום פתרונות תחבורה אחרים בירושלים.

38. הוועדה תבהיר כי היא דוחה על הסף את הטענות לפיהן **התכנית מבקשת לאפשר את הקמתן של עשרות אלפי יחידות דיור חדשות באזור.** הוועדה תשוב ותבהיר כי מטרת התכנית היא שיפור רמת השירות של הרכבת הקלה באזור צומת אורה באמצעות הקטנת נפח התנועה החוצה את מכלול הצמתים באזור. בניגוד לטענת המתנגדים, התכנית נערכה וקודמה בשקיפות מלאה ואין כל מניעים נסתרים העומדים בבסיסה. הוועדה תבהיר כי כל מסמכי התכנית פורסמו לעיון הציבור וכי מעיון במסמכים אלו ניתן לעמוד על הנחות היסוד והמטרות של התכנית ולהתרשם כי אין בבסיסה מטרות סמויות כלשהן.

39. הוועדה דוחה את הטענות כי **התכנית מתבססת על חלופה אשר עלותה למשק צפויה להיות גדולה וכדאיותה כלל לא הוכחה, וכי היא מסיטה תקציבים מהתחבורה הציבורית לתחבורה הפרטית.** מדובר בתכנית שהוגשה בידי משרד ממשלתי ומטרתה הינה לשפר את מערכת התחבורה בדרום מערב ירושלים וזאת, בין היתר תוך מתן עדיפות למעבר הרכבת הקלה. כן תציין הוועדה כי לטעמה, תרומת התכנית לפיתוח מערכת התחבורה בירושלים מצדיקה את אישורה, אף אם ביצועה עלול להיות כרוך בהשקעת משאבים.

40. הוועדה תציין כי לאורכן של המנהרות המוצעות בתכנית ולמיקום הפורטלים שלהן השפעה

רבה על העלות המוערכת של ביצוע התכנית. בתכנית בענייננו נקבע אורך המנהרות ומיקום הפורטלים המערביים על סמך שיקולים נופיים וחזותיים ולא על בסיס שיקולים תחבורתיים בלבד. כלומר, ניתן היה לצמצם את עלויות הביצוע של התכנית באמצעות קיצור המנהרות ומיקום הפורטלים בנקודה קרובה יותר לראש הרכס ולצומת הקיים וזאת מבלי לפגוע בפתרון התחבורתי המוצע. אולם, החלופה המוצעת בתכנית מציעה שלא להסתפק בהפרדה מפלסית מצומצמת, אלא להאריך את תוואי המנהרות וזאת בכדי לצמצם ככל הניתן את השפעתה הנופית של התכנית על אזור צומת אורה, בשל הרגישות הנופית הגבוהה של האזור. כלומר, אורכן של מנהרות ההפרדה המפלסית נקבע על בסיס האיזון שבין הצורך בשיפור רמת התפקוד התחבורתי של מכלול צמתי אורה לבין הצורך בצמצום השפעתה הנופית של התכנית ככל הניתן. יוער כי חלופה זו – המעניקה משקל ממשי לשיקול הנצפות והחזות הנופית על פני שיקול עלות הביצוע של התכנית – נבחרה לאחר שנערכה בהנחיית המשרד להגנת הסביבה בחינה נופית מפורטת של מיקום הפורטלים המערביים, אשר בוצעה בכדי לקבוע מהי חלופת התכנון המיטבית מהבחינה הנופית.

41. בעת הדיון, טענו חלק מן המתנגדים כי **בהעדר תקציב מדינה, יש לבחון את עלות הפרויקט**

ואת התקציב הנדרש לביצועו וכי היה על הוועדה לבקש אומדן של עלויות ביצוע הפרויקט ומקורות המימון לביצוע התכנית. בעניין זה, מקבלת הוועדה את ההסברים שנמסרו על ידי נציגי מגישי התכנית, לפיהם התכנית בענייננו היא חלק ממכלול תכניות המוקדמות על ידי צוות תכנית האב לתחבורה, על מנת לתת מענה לצרכי הפיתוח התחבורתי של ירושלים עד לשנת 2040. תכניות אלו נבחנות, מאושרות ומתוקצבות על ידי משרד האוצר ומשרד התחבורה בשלבים, כאשר בשלב הראשון מאושר תקציב לתכנון, אשר אושר גם לתכנית שבענייננו, ורק לאחר אישור התכנית וכאשר קיימת ישימות סטטוטורית, מאושרים תקציבי הביצוע. כן מקבלת הוועדה את העמדה לפיה תכניות לפרויקטים תחבורתיים מאושרות במבט צופה פני עתיד, וכי גם התכנית שבענייננו צפויה להתממש במהלך השנים הבאות, ועל כן אף אם כיום טרם אושר תקציב למדינה, הדבר אינו מצביע על העדר מקורות מימון בעתיד ואינו מונע את אישור התכנית. בנסיבות אלה, כאשר מדובר בתכנית ראויה שנועדה לתת מענה לצורך ציבורי-תכנוני חשוב, וכאשר מגישי התכנית הבהירו כי התקציב לתכנון ולמימוש הפרויקט מאושר בשלבים על ידי משרדי הממשלה הרלוונטים, הוועדה סבורה כי אין להתנות את אישור התכנית בהצגת אומדן עלויות ומקורות מימון לפרויקט.

וכן כי **בדיקות שבוצעו לחלופה הנבחרת לא הראו את השיפור ברמת השירות התחבורתית כתוצאה מביצוע המנהרה וכיצד תשפיע המנהרה על התנועה באזור הדסה**. כפי שפורט בהרחבה לעיל, במסגרת הכנת תכנית רכס לבן נערכה בחינה תחבורתית מקיפה ומפורטת, אשר במסגרתה נבחנו כלל ההיבטים התחבורתיים הנוגעים לפיתוח המרחב. בדיקה זו כללה, בין היתר, בחינה של חלופות ניתוב בצמתי אורה וכן בדיקת מיקרו-סימולציה למספר חלופות ללא מנהור. הממצאים של בדיקות אלו נבחנו בידי צוות תכנית האב לתחבורה ויועץ התנועה של הוועדה, אשר הנחו את צוות התכנון של תכנית רכס לבן לבצע בדיקות תחבורתיות נוספות וזאת בשל בעיות שנמצאו ברמת השירות הנמוכה של הצמתים גם עבור הרכבת הקלה. בהתאם לכך בוצעה בדיקת מיקרו-סימולציה הכוללת חלופות מנהור. בניגוד לטענות המתנגדים, בדיקה זו עסקה גם ברמת השירות של כל אחת מהחלופות.

43. עוד נטען בהקשר זה כי **בדיקות המיקרו-סימולציה כוללות מסקנות בלבד ואינן מגובות בנתונים וכי הנחות המוצא של הבדיקה התחבורתית אינן גלויות ואינן מקובלות, דבר הפוגע בזכות הציבור להתנגד לתכנית שכן הוא אינו מאפשר להתמודד עם הנחות היסוד שבבסיס הבדיקה**. יוער כי טענה זו כבר הועלתה בפני הוועדה בעת הדיון בהתנגדויות לתכנית רכס לבן והוועדה קבעה כי יש לדחותה. עם זאת, במסגרת הדיון הנוכחי שבה הוועדה ובחנה את הדברים.

44. הוועדה תציין כי דו"ח הבחינה התחבורתית המפורטת שבוצעה עבור תכנית רכס לבן הוא דו"ח מלא ומפורט, הכולל נספחים שבהם מפורטות תחזיות תנועה שהתקבלו מצוות תכנית האב לתחבורה. דו"ח זה פורסם לעיון הציבור יחד עם יתר מסמכי תכנית רכס לבן ומעיון בו ניתן לבחון את בסיס הנתונים ששימש את עורכי בדיקת המיקרו-סימולציה. יתרה מכך, אף המתנגדים שטענו כי "הנחות היסוד של הניתוח של בן שבת [כלומר: בחינת המיקרו-סימולציה] אינן גלויות", הציגו בעצמם ניתוח מפורט של הנחות אלו והתייחסו אליהן בהרחבה במסגרת טיעוניהם בתכנית זו. לכן, סבורה הוועדה כי מדובר בטענה בלתי מבוססת שיש לדחותה.

45. הוועדה דוחה את הטענה כי **במסגרת בחינת החלופות לא נלקחו בחשבון פתרונות טכנולוגיים היכולים לייעל את פעולת הרמזורים**. כאמור לעיל, הוועדה בחנה את תהליך בחינת החלופות שבוצע במסגרת קידום התכנית הנוכחית ושוכנעה כי במסגרת תהליך התכנון בוצעה בחינה מקיפה וסדורה של חלופות, הן ברמת המיקרו והן ברמת המאקרו. תהליך בחינת החלופות

46. יוער כי המתנגדים הציעו חלופות כגון רמזורי בלוטוס, גל ירוק, התאמת תדירות הרכבות, הסדרי תנועה בשעות העומס ומנגנוני שליטה על ביקושים. אולם, חלופות אלו לא עונות על הכשלים התחבורתיים עליהם הצביעו הבדיקות התחבורתיות בבסיס תכנית זו.

47. הוועדה דוחה את הטענה כי לא נבחנה חלופה של מניעת תכנית המנהור באמצעות הסטת

מסילת הרכבת לדופן הצפונית של הדרך וכן כי לא נבחנו חלופות אחרות לתכנון הרכבת

הקלה באזור צומת אורה. כאמור לעיל, תוואי מסילת הרכבת הקלה באזור צומת אורה נקבע

במסגרת תכנית י/ מי/ 13000 - הארכת קו הרכבת הקלה להדסה עין כרם, אשר אושרה

בתאריך 30/05/2013, וזאת על בסיס תוואי שסומן בתמ"מ/ 1/ 29 (תכנית למערכת הסעת

המונים מסילתית לירושלים וסביבותיה) ובתמ"מ/ 1/ 30. במסגרת החלטת ההפקדה של

תכנית י/ מי/ 13000 בחנה מליאת הוועדה המחוזית חלופות שונות לקביעת התוואי המפורט

של מסילה זו, לרבות חלופת הסטתה לדופן הצפונית של הדרך. חלופות אלו אף נבחנו

במסגרת הדיון בהתנגדויות שהוגשו לתכנית י/ מי/ 13000. הן מליאת הוועדה המחוזית והן

ועדת המשנה להתנגדויות מצאו כי מיקום מסילת הרכבת הקלה בדופן הצפונית של הצומת

יחייב את נוסעי הרכבת הקלה לחצות צומת עמוס וסואן וכי דבר זה יגרום לפגיעה משמעותית

ברמת השירות של הרכבת הקלה באזור צומת אורה (אשר סומן בתכנית המתאר החדשה

לירושלים כאזור תעסוקה). כן נמצא כי הסטת המסילה לדופן הצפונית של הצומת תגרום

לפגיעה נופית משמעותית שאינה הכרחית בנוף האזור ובטרסות הקיימות בעמק עין כרם

וזאת מאחר שביצועה יחייב הקמת קיר תמך גבוה בתוך אגן עין כרם. כלומר, מדובר בחלופה

המרחיקה את הרכבת הקלה מהאזור המבונה אותו היא אמורה לשרת ומצמידה אותה לאזור

הנוף הפתוח. בשל חסרונות משמעותיים אלו, הן מליאת הוועדה המחוזית והן ועדת המשנה

להתנגדויות סברו כי מדובר בחלופה נחותה ביחס לחלופה שהוצעה (ואושרה) בתכנית י/ מי/

13000 להארכת קו הרכבת הקלה לבית החולים "הדסה עין כרם".

48. הוועדה תציין כי הוגשו עתירות מנהליות בעניין התוואי שאושר בתכנית י/ מי/ 13000, אך בתי

המשפט לא מצאו כל פגם בהחלטת הוועדה המחוזית בדבר אישור התכנית.

49. בנוסף על האמור לעיל, תציין הוועדה כי העבודות להקמת תוואי המסילה באזור צומת אורה,

מכח תכנית י/ מי/ 13000, נמצאות כיום בעיצומן. שינוי התוואי במועד זה יגרום לעיכוב ניכר

בביצוע מסילת הרכבת הקלה ובכך יביא לפגיעה כלכלית, תחבורתית וחברתית משמעותית

בכלל תושבי מחוז ירושלים.

50. הוועדה תשוב ותבהיר כי ההסטה המוצעת של המסילה תגרום לפגיעה ניכרת ברמת השירות

של הרכבת הקלה באזור, וזאת כפי שתואר לעיל. ישנה חשיבות רבה בשמירת רמת שירות סבירה לאזור צומת אורה וזאת, בין היתר, גם לאור החלטת הוועדה לאשר את תכנית רכס לבן והצורך להבטיח מעבר יעיל ונוח של תושבי השכונה העתידית מתחנת הרכבת אל מבואות השכונה. בנוסף, הוועדה סבורה כי הפגיעה הנופית שתגרם בשל ביצוע קיר התמך הנדרש למימוש חלופה זו עולה בהרבה על ההשפעה הנופית שתגרם בשל ביצוע הפורטלים המוצעים בתכנית בענייננו. בשל חסרונות אלו סבורה הוועדה כי מדובר בחלופה נחותה אשר מימושה עלול לגרום לפגיעה של ממש הן בהיבט התחבורתי והן מבחינה נופית וחזותית.

51. בעת הדיון הציעו חלק מן המתנגדים להעביר את מסילת הרכבת הקלה בצומת אורה באמצעות שיקוע. בהתייחס להצעה זו, תציין הוועדה כי בראייה עירונית ישנה עדיפות מובהקת להעברת תנועת כלי הרכב פרטיים בשיקוע (כפי שמציעה התכנית המופקדת) על פני העברת הרכבת הקלה בשיקוע. זאת, בשל מגוון שיקולים תכנוניים ובהם מידת הנגישות לתחנות, הפחתת זיהום האוויר באזור, תרומת הרכבת ליצירתו של מרחב עירוני-ציבורי ראוי וכן שיקולים של חזות הסביבה העירונית.

52. כן סבורה הוועדה כי אין מקום לקבל את הצעת המתנגדים לבטל את התכנית ולהסב את התקציב המיועד לצורך הקמת המנהרות עבור הקמת שלוחה נוספת של תוואי "הקו הסגול" של הרכבת הקלה. הצעה זו אינה מאפשרת לממש את המטרה אשר בבסיס התכנית בענייננו ועל כן היא אינה מהווה חלופה ממשית עבודה.

53. הוועדה בחנה את יתר החלופות שהוצעו על ידי המתנגדים לשינוי תוואי מסילת הרכבת הקלה באזור צומת אורה. הוועדה מצאה כי מדובר בחלופות נחותות ביחס לתוואי מסילת הרכבת הקלה המאושר וזאת מן הנימוקים שפורטו לעיל. הוועדה תשוב ותבהיר כי לעמדתה, אין הצדקה לשנות את תוואי המסילה שאושר בתכנית / מי / 13000, המהווה דבר חקיקה מחייב ואשר עבודות למימושה מבוצעות כיום, וכי החלופה המוצעת בתכנית מהווה את החלופה העדיפה מבחינה תכנונית, בעיקר מאחר שהיא מאפשרת את מתן רמת השירות הגבוהה ביותר עבור משתמשי התחבורה הציבורית בירושלים.

54. הוועדה בחנה את הטענה כי יש להתנות את ביצוע ההפרדה המפלסית בבדיקת כדאיות כלכלית שתערך בהתאם לנהלי משרד התחבורה והאוצר ותתייחס לכל הציר התחבורתי שבין צומת אורה לבין מבשרת ציון. כפי שהבהירה הוועדה לעיל, לא קיים קשר ישיר בין תכנית זו לבין מערכת הדרכים האזורית בסביבות מבשרת ציון. לכן, לא קיימת הצדקה ממשית לעכב את אישור התכנית (ובכך להביא לפגיעה משמעותית ברמת השירות של מערכת

55. הוועדה דוחה את הטענה כי **התכנית צריכה הייתה לכלול את הדרך עד לכניסה למרכז**

הרפואי הדסה. התכנית כוללת את כל השטח הנדרש למימוש ההפרדה המפלסית המוצעת בה. הרחבת הדרך עד להדסה אינה ממטרות תכנית זו ועל כן הדרך אינה כלולה בתחומה.

56. הוועדה דוחה את טענת **המרכז הרפואי הדסה כי יש לחבר את התכנית אל המשך הכביש**

והמנהרה המוצעים בהדסה. כפי שצוין מספר פעמים בהחלטה זו, מטרת התכנית היא לתת מענה לכשל התנועתי הצפוי בצומת אורה. בהמשך לאמור, הוועדה תציין כי התכנית אינה משנה את הסדרי התנועה באזור הכניסה למרכז הרפואי הדסה. במצב הקיים היום, ההגעה והיציאה מהדסה לכיוון צומת אורה הינה באמצעות נתיב אחד לכל כיוון, וכך גם מוצע בתכנית. הוועדה סבורה כי אם יוחלט בעתיד ע"י עיריית ירושלים ומשרד התחבורה להרחיב את דרך הגישה להדסה, תיכלל בהרחבת הדרך גם התאמת צומת הכניסה להדסה לגיאומטריה ולהסדרי התנועה אשר יוצעו. בנוסף, הוועדה אינה סבורה כי יש להציע בתכנית זו שיפור של הנגישות לחניון "חנה וסע" המתוכנן בהדסה לבאים מכיוון צומת אורה. החניון, אשר נמצא בשלבי תכנון ראשוניים, מיועד לשרת את הנוסעים המגיעים אל העיר מכיוון מערב (מבשרת ציון ויישובי המועצה האזורית מטה יהודה) ומעוניינים להחנות את רכבם בחניון ולהמשיך בנסיעתם אל העיר באמצעות הרכבת הקלה מתחנת הדסה. לפיכך, אין קשר בין החניון לבין הבעיה התנועתית אשר התכנית מבקשת לתת לה מענה.

57. הוועדה דוחה את הטענה כי **התכנית תביא לגידול בהיקף תנועת כלי הרכב בשכונת עין כרם**.

כפי שצוין לעיל, התכנית אינה יוצרת שינוי משמעותי מבחינת עומסי תנועה עבור התנועה הפרטית העוברת מהדסה לצומת אורה, ביחס למצב הקיים כיום. בחיבור התכנית עם הכביש הקיים לכיוון המרכז הרפואי הדסה, התכנית מתחברת למצב הקיים של נתיב נסיעה אחד לכל כיוון ובכיוון ההפוך התכנית משתלבת לתוך מצב קיים של שני נתיבים לכל כיוון.

58. הוועדה דוחה את הטענה כי **התכנית אינה מתייחסת לתחזיות תנועה של תכניות עתידיות**

למגורים באזור. צוות התכנון מסר בעת הדיון כי במודלים ובתחזיות התנועה נלקחו בחשבון כל התכניות המאושרות והתכניות המופקדות, אך לא נלקחו בחשבון יוזמות תכנון עתידיות שטרם הוגשו לוועדה המחוזית.

59. הוועדה דוחה את הטענה כי **על התכנית להציע דרך גישה חדשה מצומת אורה אל מנזר**

גורננסקי. גישה כאמור אינה חלק ממטרות התכנית, והוועדה אינה רואה לנכון להוסיפה לתכנית בשלב זה. עם זאת, וכפי שנקבע כבר בעבר, באפשרות בעלי העניין במנזר לקדם

יחס לתכניות אחרות

60. הוועדה דוחה את טענות המתנגדים כי **התכנית אינה תואמת להוראות תכנית המתאר הארצית לדרכים (תמ"א/3)**. ראשית, תבהיר הוועדה כי תמ"א/3 מסמנת את הדרך הכלולה בתכנית כדרך אזורית. זאת בניגוד לטענות חלק מן המתנגדים לפיה מדובר בדרך נופית.

61. כן טענו חלק מן המתנגדים כי **התכנית סותרת את הוראות תמ"א/3 לעניין רוחב הדרכים**. במענה לכך, תציין הוועדה כי בסעיף 7ד להוראות תמ"א/3 נקבע כי: "בקטע דרך, ניתן לצרף לרצועת הדרך שטחים עבור מסילות ברזל או דרכי שירות, נתיבי השתזרות, מערכות ניקוז או מדרונות בהתאם לתנאי קרקע מיוחדים, ולקבוע בתכנית לקטעים אלה, לשם כך, רוחב גדול מן המצוין בסעיף קטן ב'. הכל בהתאם לתכנית מפורטת לדרך". התכנית בענייננו היא תכנית מפורטת לדרך, אשר מציעה לצרף לרצועת הדרך שטחים עבור נתיבי השתזרות, מערכות ניקוז ומדרונות בהתאם לתנאי הקרקע המיוחדים המתאפיינים בטופוגרפיה תלולה ובערכי נוף יחודיים, ובהתאם לכך נקבע רוחב דרך גדול יותר במספר מקטעים בתכנית. לכן, התכנית תואמת את הוראות תמ"א/3 ועל כן הוועדה דוחה את הטענה.

62. הוועדה מקבלת באופן חלקי את הטענה כי **בהתאם להוראות תמ"א/3 נדרשת בדיקה גיאוטכנית למעבר הדרך במנהרה**. זאת, בשל קרבת המנהרה המוצעת לבינוי המוצע באזור צומת אורה בתכנית רכס לבן ולמבנים קיימים.

63. בסעיף 7 (ז) להוראות תמ"א/3 נקבע כי: "בתכנית מתאר או בתכנית מפורטת ניתן לקבוע כי דרך, או חלקה, המופיעים ברשת הדרכים הארצית יעברו במינהרה". סעיף 8 להוראות תמ"א/3 עוסק במרחק בין קווי הבניין לבין ציר רצועת הדרך ובסעיף 8 (ה) נקבע כי: "מוסד תכנון המאשר תכנית כאמור בסעיף 7 (ז) רשאי גם לקבוע מרחק שונה, בין קווי הבניין לבין ציר רצועת הדרך, מהקבוע בסעיף זה, ולקבוע את התנאים לכך, בהתחשב בנתוני תכנון המנהרה, ולאחר שתיערך בדיקה גיאוטכנית שתקבע את ההיתכנות ההנדסית של הבניה מעל תוואי המנהרה או בסמוך לה. בכפוף לתוצאות הבדיקות יחולו מגבלות על המצאות מתקנים לחומרים דליקים ו/או רעילים ברצועת הדרך ובתחום קווי הבניין של המנהרה. בנוסף ישקול מוסד התכנון את השיקולים האמורים בסעיף קטן ד'".

64. כפי שתואר בפתח החלטה זו, הוועדה קבעה בהחלטתה מיום 25/11/19 כי הדו"ח הגיאוטכני שהוכן ע"י מגישי התכנית יועבר לעיון מתנגדים וכי יתאפשר למתנגדים להגיש הערותיהם

לדו"ח. ביום 23/12/19 קיימה הוועדה דיון פומבי נוסף ובסיומו החליטה כי מגישי התכנית יגישו לוועדה את הדו"ח הגיאוטכני, לרבות הנספחים המפורטים בו וכן את מסקנותיו ביחס להוראות תמ"א/3, וכי המתנגדים יוכלו להגיש טענותיהם בעניין זה. בהמשך לאמור, ולאחר ארכה נוספת שניתנה למתנגדים, ביום 24/02/20 קיימה הוועדה דיון פומבי נוסף בו נשמעו עמדות הצדדים בדבר הבדיקה הגיאוטכנית שבוצעה עבור התכנית.

65. לאחר בחינת מסמכי הבדיקה הגיאוטכנית, ושמיעת טענות המתנגדים ותשובות צוות התכנון, לרבות עורכי הבדיקה הגיאוטכנית, ולאחר התייעצות עם היועץ הגיאולוגי-הנדסי של הוועדה, הוועדה השתכנעה כי מדובר בבדיקה מקיפה ומקצועית, אשר במסגרתה נבחנו כל ההיבטים ההנדסיים הנוגעים לעניין ואשר מסקנותיה הן שקיימת היתכנות הנדסית לבנייה מעל תוואי המנהרה או בסמוך לה זאת, בהתאם לאמור בסעיף 8 (ה) בהוראות תמ"א/3. למען הסר ספק, הוועדה קובעת שיקבע בהוראות התכנית כי קו הבנין עבור הדרך המסומנת בתכנית הינו גבול יעוד הדרך כמסומן בתשריט התכנית (כולל יעוד דרך ו/או טיפול נופי). בקטע בו עוברת הדרך במנהרה ויעוד הקרקע הינו יער, קו הבנין הוא אפס.

66. הוועדה דוחה את הטענה כי **הבדיקה הגיאוטכנית אינה מבוססת על נתונים הנדסיים ועל חתכים** וכן את הטענה כי **הבדיקה הגיאוטכנית נערכה שלא בהתאם להנחיות תמ"א/3 וכי אין בהם התייחסות פרטנית לשיטות שיטת הביצוע והבניה המוצעת בתכנית**. כאמור לעיל, ממצאי הבדיקה הגיאוטכנית נבחנו על ידי היועץ הגיאולוגי-הנדסי של הוועדה ונמצא כי מדובר בבדיקה ממצה שנערכה בהתאם לאמות המידה המקצועיות הנדרשות הוועדה תציין כי בתמ"א/3 לא נקבעו הנחיות בדבר אופן הביצוע של הבדיקה הגיאוטכנית, וזאת בניגוד לטענת המתנגדים.

67. הוועדה דוחה את טענת המתנגדים כי **יש להפקיד את הבדיקה הגיאוטכנית לעיון הציבור**. הוועדה תשוב ותציין כי הבדיקה הגיאוטכנית הועברה לעיון המתנגדים וניתנה להם אפשרות להגיש את הערותיהם לגבי המפורט בו. כן תציין הוועדה כי בסעיף 8 (ה) להוראות תמ"א/3 נקבע כי מוסד תכנון המאשר תכנית רשאי לקבוע מרחקים בין קווי בנין לבין ציר רצועת דרך וזאת "[...] לאחר שתערך בחינה גיאוטכנית שתקבע את ההתכנות ההנדסית של הבניה מעל תוואי המנהרה או בסמוך לה". בהתאם לכך, הבחינה הגיאוטכנית מהווה תנאי לאישור התכנית, ולא תנאי להפקדתה. כמו כן, סעיף זה אינו קובע כי יש חובה לפרסם את הבדיקה הגיאוטכנית לעיון הציבור. עם זאת, וכמפורט לעיל, בתכנית שבענייננו, הוועדה אפשרה למתנגדים לעיין בדו"ח הגיאוטכני של התכנית, להגיש טענותיהם בענייננו, ואף קיימה דיון נרחב בעניין זה.

הועמדה לעיון הציבור. לדעת הוועדה, יש לדחות טענה זו. ראשית, תשוב הוועדה ותצוין כי ההנחיה לביצוע בדיקה גיאוטכנית לשם בחינת ההיתכנות ההנדסית לבניה מעל או בסמוך למנהרה נקבעה בסעיף 8 (ה) בתמ"א/3, הקובע כי יש לבצע את הבחינה הגיאוטכנית כתנאי לאישורה של תכנית והוא אינו מחייב להעמידה לעיון הציבור. למרות זאת, וכמפורט לעיל, הורתה הוועדה להעמיד את ממצאי הבדיקה הגיאוטכנית לעיון המתנגדים, אפשרה להם להגיש טענותיהם בנושא, וקיימה דיון נרחב בנושא זה.

69. כן דוחה הוועדה את הטענה כי **החלטתה להעביר את הבחינה הגיאוטכנית לעיון המתנגדים נעשתה תוך הפרת הוראות הדין ובחוסר סמכות.** הוועדה תשוב ותבהיר כי הן חוק התכנון והבניה והן תמ"א/3 אינם מחייבים לבצע בדיקה גיאוטכנית כתנאי להפקדתה של תכנית המתווה מעבר דרך במנהרה, וכי בדיקה כאמור מהווה תנאי לאישור התכנית. בענייננו, מאחר שהבדיקה הגיאוטכנית שנערכה לתכנית הוצגה בשלב ההתנגדויות, החליטה הוועדה שהבדיקה הגיאוטכנית תועבר לעיון המתנגדים וזאת על מנת אשר לאפשר להם לעיין בבדיקה שנערכה ולהעלות את כל טענותיהם בעניינה. בהמשך לכך, הוועדה קיימה דיון נוסף בהשתתפות הצדדים, ובהשתתפות יועץ גיאולוגי-הנדסי מטעמה, במסגרתו נשמעו טענות המתנגדים בנושא הבדיקה הגיאוטכנית וכן תשובות צוות התכנון. הוועדה סבורה כי פרסום הבדיקה למתנגדים וקיום דיון נוסף בעניינה נעשה מעבר לדרישות הדין ובהליך ראוי, אשר לא נפל בו פגם.

70. הוועדה דוחה את הטענה כי **לא היה מקום להפקיד את התכנית ללא ביצוע בחינה גיאוטכנית וכי מדובר בכשל דרמטי ובהתנהגות בלתי סבירה וללא סמכות של הוועדה.** נימוקי הוועדה בעניין זה פורטו בהרחבה לעיל. בנוסף, תבקש הוועדה להבהיר כי בהתאם למסקנות חוות הדעת הסביבתית נקבע בהוראות התכנית כי הרעידות בשלב הקמת התכנית תהיינה כפופות לקריטריונים המקובלים לפי תקן גרמני DIN 4150. מסקנות חוות הדעת הסביבתית עמדו בפני מליאת הוועדה המחוזית במסגרת החלטתה להפקיד את התכנית והן פורסמו לעיון הציבור כחלק ממסמכי התכנית המופקדת. כן תצוין הוועדה כי הן נציגי הארגונים הסביבתיים והן נציגי המועצה האזורית מטה יהודה נכחו הן בישיבות התיאום שהתקיימו טרם הדיון בהפקדת התכנית ואף השתתפו כחברי הוועדה המחוזית בדיון בו הוחלט להפקיד את התכנית. בדיונים אלו, לא ציינו אותם הנציגים כי חסרים נתונים כלשהם לשם קבלת החלטה בדבר הפקדת התכנית ולא ביקשו כי יוצג בפניהם מידע כלשהו בתחום הגיאו-טכני.



מכל מקום, וכפי שפורט לעיל, הבדיקה הגיאוטכנית הוגשה לעיון הוועדה והועברה לעיון המתנגדים, וממצאיה מאשרים כי אין מניעה גיאוטכנית כלשהי לאישור התכנית. בהתאם לכך, נדחת הטענה.

71. כן דוחה הוועדה את הטענה כי **הוועדה לא העניקה למתנגדים פרק זמן סביר להגיב לבדיקה הגיאוטכנית**. הוועדה תציין כי לרשות המתנגדים עמד פרק זמן של כחודש כדי לבחון את ממצאי הבחינה ולגבש את חוות-דעתם ביחס אליה. יתרה מכך, הוועדה נענתה לבקשת חלק מהמתנגדים ואף האריכה את פרק הזמן להגשת טענות בעניין זה. לדעת הוועדה, מדובר בפרק זמן משמעותי המספק לצורך בחינה של היבט אחד של התכנית.

72. הוועדה דוחה את הטענה כי **בבדיקה הגיאוטכנית אין הנחיות הקובעות את עומק היסודות עבור הבינוי המוצע באזור צומת אורה בתכנית רכס לבן וכי לא הוצגו נתונים המאפשרים לקבוע מהי עצמת הבינוי האפשרית מעל למנהרה**. כן דוחה הוועדה את הטענה כי **ללא נתונים לא ניתן לקבוע שלבי ביצוע ויתכן כי לא ניתן יהיה לממש את התכניות ללא שלבים כאלו**. הוועדה תשוב ותציין כי הבדיקה הגיאוטכנית, מצביעה על כך שיש היתכנות הנדסית לביצוע הבניה המוצעת בתכנית רכס לבן בד בבד עם קיומה של המנהרה המוצעת בתכנית זו וכי יש ישימות לבצע הן את המנהרה והן את הבינוי המוצע בתכנית רכס לבן. הוועדה תציין כי התכנית בענייננו ותכנית רכס לבן תואמו טרם הפקדת התכנית שבענייננו. זאת, בין היתר, כדי להבטיח כי קו הבנין התת-קרקעי במגרש 711 (בתכנית רכס לבן) אינו מסכל את הקמת המנהרה ועל מנת לוודא כי הוא הורחק מתוואי המנהרה המוצעת בתכנית באופן המבטיח את ישימות ביצועה.

73. הוועדה דוחה את הטענה כי **הבדיקה הגיאוטכנית נערכה על סמך נתונים לא נכונים של תכנית רכס לבן**. מבדיקת לשכת התכנון עולה כי החתכים שנבחנו במסגרת הבדיקה הגיאוטכנית תואמים לנתונים של תכנית רכס לבן.

74. הוועדה **בחנה את הטענה כי קיים חשש כי בעת ביצוע התכנית תתמוטט המנהרה בחלקה המזרחי**. לאחר התייעצות עם היועץ הגיאולוגי-הנדסי של הוועדה ועל סמך הנתונים שנבחנו בבדיקה הגיאוטכנית, הוועדה סבורה כי יש היתכנות הנדסית להקמת החלק המזרחי של המנהרה כפי ששוכנעה בהיתכנות ההנדסית של הקמת המנהרה לכל אורכה.

75. עם זאת, ובהתייעצות עם יועץ הוועדה, הוועדה קובעת כי על-מנת להבטיח את ביצוע התכנית באופן מיטבי, יש להוסיף למסמכיה את ההוראות הבאות:

א. יקבע בתכנית כי תנאי לאישור היתר בניה יהא הצגת חישובים, חתכים ותרשימים

הנדסיים שיפרטו את האמצעים ההנדסיים שינקטו כדי להבטיח שלא יגרם נזק למבנים הקיימים או ליציבות המנהרה.

ב. בקשה להיתר תכלול הצגת מיפוי גאוו-סטרוקטוראלי של מסת הסלע, ביצוע בדיקות מעבדה סטנדרטיות של דגמים שלא הופרו של סלע רציף, ביצוע בדיקות מעבדה של תפיחה, וכן התקנה וניטור של פיאזומטרים בקידוחים. יקבע בהוראות התכנית כי נושאים אלה יבחנו ויאושרו ע"י משרד התחבורה כתנאי למתן היתר בניה.

ג. תנאי למתן היתר בניה באזור הפורטל המזרחי יהא ביצוע שישה קידוחי סקר נוספים באזור הפורטל המזרחי, שלושה מהם לאורך ציר המנהרה הצפונית (בפיזור אחיד בין תחנות $-0+41$ ל- $0+470$), ושלושה מהם לאורך המנהרה הדרומית (בפיזור אחיד בין תחנות $0+540$ ל- $0+600$). העומק המינימלי הנדרש עבור קידוחים אלה הינו 20 מ'. עובי המילוי המלאכותי באזור הפורטל המזרחי יקבע בהתאם לממצאי הקידוחים.

ד. יקבע בהמשך לסעיף 6.11 (ח) 9 לתכנית, בעניין שימוש חוזר בחומרי גלם, המשפט הבא: "הצגת פתרונות לטיפול בעודפי חפירה שלא נמצא להם שימוש בתחום הפרויקט כגון הטמנה באתר מוסדר או העברה לשימוש במיזמי פיתוח להם נדרשים עודפי חפירה אלה."

76. בהקשר זה, סבורה הוועדה כי אין לקבל הטענה כי היה על הוועדה לפרסם את הבדיקה הגיאוטכנית בהתאם לסעיף 96א(א) לחוק. כאמור לעיל, הבדיקה הגיאוטכנית הוגשה לוועדה טרם החלטתה לאשר את התכנית, וזאת בהתאם לסעיף 8 לתמ"א/3. כלומר, לא חלה חובה לפרסם בדיקה זו בהתאם לקבוע בסעיף 96 לחוק התכנון והבניה. עוד תציין הוועדה כי לבקשת המתנגדים, הועברו ממצאי הבדיקה לעיון, הוקצב להם פרק זמן משמעותי ביותר לבחון ממצאים אלו וכן התקיימו מספר דיונים בכדי לאפשר להם להציג את השגותיהם בנושא. בהתאם לכך, הוועדה דוחה את הטענה.

77. הוועדה דוחה את הטענה כי היא לא בחנה את המידע שהוצג לה באופן עצמאי, אלא הסתמכה באופן בלעדי על דברי היזמים. כפי שצוין לעיל, הוועדה בחנה את טענות המתנגדים ואת המסמכים שהוצגו לה, כמו גם את תשובות נציגי מגישי התכנית. לאחר בחינת המסמכים וטענות הצדדים, ולאחר התייעצות עם היועץ הגיאולוגי-הנדסי של הוועדה, קיבלה הוועדה את החלטתה.

78. לאחר שהתייעצה עם היועץ הגיאולוגי-הנדסי של הוועדה, שוכנעה הוועדה כי הבדיקה

הגיאוטכנית שנערכה עבור התכנית כוללת את כל הנתונים והבדיקות הרלוונטיות לשלב התכנון הנוכחי וכי הבדיקה שנערכה מצביעה על ההתכנות ההנדסית של הבניה מעל לתוואי המנהרה ובסמוך לה. כן סבורה הוועדה כי הוראות התכנית, יחד עם התנאים שנקבעו בחוות הדעת של היועץ הגיאולוגי-הנדסי של הוועדה ואשר ישולבו בהוראות התכנית בהתאם להחלטה זו, כוללות את ההנחיות הנדרשות על-מנת להבטיח את ביצוע הבדיקות שיש לערוך בנושא זה בשלב התכנון המפורט אשר יבטיחו כי העבודות והביצוע לא יפגעו במבנים קיימים ומתוכננים. בהתאם לכך, הוועדה דוחה את הטענות בעניין זה.

79. הוועדה דוחה את הטענות לפיהן **התכנית סותרת את תכנית המתאר הארצית ליער וייעור**

(תמ"א/22). התכנית מציעה העברת דרך במנהרה מתחת לשטח יער בהיקף של כ- 600 מ"ר שהינו חלק מתחום יער עמינדב בהתאם לתמ"א/22, וזאת ללא שינוי יעוד הקרקע וללא שינוי בשימוש על פני הקרקע. בנוסף מציעה התכנית שינוי של ייעוד הקרקע מיעוד יער ליעוד דרך או טיפול נופי בהיקף של כ- 14 דונם. יצוין כי שטח יער זה אינו מסומן בתמ"א/22 והוא נקבע בתכנית י/ מי/ 2 – פארק נופי ירושלים, אשר אושרה בתאריך 07/02/2013.

80. בסעיף 11(א) להוראות תמ"א/22 נקבע כי: **"ביער תותר העברת קווי תוואי תשתית, לרבות דרך, קו מים, קו ביוב... הכל בהתאם להוראות כל דין"**. כמו כן, נקבע בסעיף 11(ג) לתמ"א/22 כי **"התכנון המפורט של שמושים כאמור בס"ק א' ו-ב' לעיל יעשה בתיאום עם קרן קיימת לישראל ומפקח כבאות ראשי, ובאופן שיישמר אופיים של השטחים המיועדים בתוכנית זו ליער"**. כמו כן, בסעיף 10.א. בשינוי מספר 4 לתמ"א/22 נקבע כי נוסף על האמור בסעיף 10(א) בתכנית הראשית (אשר צוין לעיל) תותר העברת תשתיות ביער בכפוף למספר תנאים, לרבות בחינת חלופות, התייחסות לפגיעה בנוף ובערכי טבע בהתייחס לסוג היער ולאיכויות הסביבתיות, הצמדת תשתיות, והוראות בדבר שיקום נופי.

81. בהתייחס לתכנית ענייננו, הוועדה תשוב ותבהיר כי במסגרת ההחלטה להפקדת התכנית נבחנו מספר חלופות עבור תוואי הכביש המוצע בתכנית וכן חלופות לצמצום ההשפעה הנופית של התכנית. כמו כן, התכנית מציעה להצמיד את התוואי העל קרקעי של ההפרדה המפלסית אל רצועת הדרך הקיימת והעוברת כיום בשטח והיא כוללת הוראות והנחיות רבות בנושא השיקום הנופי הנדרש בסיום ביצועה. בנוסף, התכנית כוללת קטע דרך העובר במנהרה בתת הקרקע תחת שטחי יער וזאת כדי לצמצם את הפגיעה בחזות הנופית ובערכי הטבע של היער. לכן, עמדת הוועדה היא כי התכנית, המצמצמת יעוד של יער נטע אדם, תואמת להוראות תמ"א/22 ועולה בקנה אחד עם הקבוע בהן.

82. עוד יובהר כי בהתאם לסעיף 9 לתמ"א/22, בסמכות ועדה מחוזית לשנות יעוד של יער נטע

אדם עד להיקף של 5% משטח היער ובתנאי שגודל השטח הרצוף שישונה לא יעלה על 30 דונם. בעניינינו, שטח היער נקבע בתכנית / מ/ 2 "פארק נופי ירושלים" שהינה תכנית מפורטת ליערות המקיפים את דרום-מערב ירושלים ואשר היקף שטחה הכולל הוא 7,291 דונם. כאמור לעיל, בתכנית מוצע שינוי של ייעוד הקרקע מיעוד יער ליעוד דרך ויעוד דרך ו/או טיפול נופי בהיקף של 14.4 דונם, המהווים כ – 0.05% אחוזים מסך השטח שנקבע ליער בתכנית / מ/ 2, ובהתאם לכך, בסמכות הוועדה המחוזית לאשר שינוי זה.

83. בנוסף, תציין הוועדה כי מעיון בהתנגדות שהוגשה מטעם קק"ל לתכנית לא עולה כי יש צורך בקבלת הקלה מתמ"א/22 או כי התכנית מהווה שינוי לתמ"א/22. לאור כל המפורט לעיל, נראה כי אין ביסוס ממשי לטענת המתנגדים לפיה התכנית סותרת את תמ"א/22.

84. הוועדה דוחה את הטענה כי התכנית סותרת את תמ"א/35. לטענת המתנגדים, התכנית דן חלה בשטח המוגדר בתמ"א/35 כתחום בעל רגישות סביבתית גבוהה. ראשית, יובהר כי תמ"א/35 אינה אוסרת להעביר דרכים בתחום בעל רגישות נופית סביבתית גבוהה. סעיף 10.1.3 לתמ"א קובע כי תכנית מקומית המציעה בינוי בשטח בעל רגישות נופית סביבתית גבוהה תופקד בתנאי והוגש למוסד התכנון הרלוונטי נספח נופי סביבתי. התכנית בעניינינו, על אף שאינה מציעה בינוי מעל הקרקע, כוללת נספח נופי סביבתי שהוצג בפני מליאת הוועדה המחוזית בעת הדיון להפקדת התכנית.

85. כן תציין הוועדה כי תמ"א/35 היא תכנית מתאר ארצית, אשר קנה המידה של התשריטים שלה הוא 1:100,000. בסעיף 16.1 בתמ"א/35 נקבע כי סטיות הנובעות מקנה המידה של התכנית אינן מהוות חריגה ממנה. בהתייחס לתכנית בעניינינו, תציין הוועדה כי בתשריט תמ"א/35 מופיע תוואי דרך אזורית בתא השטח בו חלה התכנית. בשל קנה המידה בו ערוכים גליונות תשריט תמ"א/35 לא ניתן לקבוע בוודאות האם מדובר בדרך אזורית הגובלת באזור בעל רגישות נופית גבוהה או שמא בתוואי דרך אזורית העוברת בתוך אזור זה. הוועדה תציין כי בבחינת תרשים מספר 1.2.1.1 א' בחוות הדעת הסביבתית המצורפת לתכנית ניתן לראות כי שולי התכנית חודרים במקצת לתחום המוגדר בתמ"א/35 כאזור בעל רגישות נופית סביבתית גבוהה. לפיכך, הוועדה סבורה כי התכנית בעניינינו מדייקת את תמ"א/35 וכי יש לראות את קצה יעוד הדרך כקו הגבול התוחם את האזור בעל הרגישות הסביבתית גבוהה.

86. בנוסף, נטען כי התכנית חלה בשטח מעטפת מכלול הנוף של העלייה לירושלים (מספר 27).

בסעיף 9.1(א) להוראות תמ"א/35 נקבע כי "מעטפת מכלול נופי נועדה לתחום מרחבים הכוללים את מכלולי הנוף, כמפורט במסמך מספר 2, זאת כמידע תכנוני למוסד תכנון, על מנת

לשקול, לפי העניין והצורך, את המידע הכלול בו. אין בסימון זה כדי למנוע פיתוח או בינוי

בשטחים המיועדים לכך". בהתייחס לתכנית בענייננו, תציין הוועדה כי במסגרת החלטת מליאת הוועדה המחוזית להפקיד את התכנית ניתן משקל משמעותי לסוגיית השתלבות התכנית בנוף האזור, וזאת כפי שאף מציינים המתנגדים עצמם. בכך, לדעת הוועדה, ניתן מענה מקיף וכולל להוראות תמ"א/35 בנושא זה.

87. כן נטען כי **התכנית חלה בשטח לשימור משאבי מים בהתאם לתמ"א/35**. במענה לכך תציין הוועדה כי בסעיף 10.2 להוראות תמ"א/35 נקבע כי "מוסד תכנון הדן בתכנית בשטח לשימור משאבי מים ישקול את הצורך בקביעת הוראות בדבר חלחול והשהייה של מי נגר עיליים". כן נקבע בסעיף 10.2.2 בתמ"א/35 כי "תכנית מקומית בתחום שטח שימור משאבי מים, שלדעת מוסד תכנון עלולה לגרום לזיהום מי התהום, תלווה בחוות דעת הידרולוגית ובהוראות למניעת הפגיעה במי התהום".

88. בענייננו, במסגרת החלטת ההפקדה של התכנית דנה מליאת הוועדה בהיבטי שימור המים הנוגעים לתכנית. הוועדה הורתה על הרחבת גבול התכנית כך שהיא תכלול גם תאי שטח לטיפול והשהיית מי נגר, וכן על הטמעת הוראות והנחיות שונות בתכנית לשם מניעת פגיעה במי תהום. בנוסף, כוללת התכנית חוות דעת סביבתית מקיפה אשר נבחנה ואושרה בידי המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים, המשרד להגנת הסביבה ויועץ הסביבה של לשכת התכנון המחוזית. חוות דעת זו כוללת, בין השאר, גם בחינה מקיפה של היבטי הידרולוגיה והידרו-גיאולוגיה של התכנית. הוועדה סבורה כי בכך ניתן מענה מלא להוראות תמ"א/35 בנושא שימור משאבי מים.

89. הוועדה דוחה את הטענה כי **התכנית סותרת את שינוי מספר 1 לתכנית המתאר המחוזית למחוז ירושלים, תמ"מ 1/30, מאחר שהיא חלה בשטח שנקבע בתמ"מ כשטח פתוח מיוחד**.

90. תחילה, תציין הוועדה כי בתשריטים של תמ"מ/1/30 ותמ"מ/1/30 מסומן בשטח נשוא התכנית תוואי של דרך אזורית אשר חלות בו הוראות תמ"א/3. תוואי זה חוצה ייעודי קרקע של אזור פיתוח עירוני, פארק מטרופוליני ועמק עירוני. כמו כן, תמ"מ/1/30 מסמנת את שטח הפארק המטרופוליני גם כשטח פתוח מיוחד כהגדרתו בתמ"א/35. כלומר, מלכתחילה שתי תכניות המתאר המחוזיות קובעות כי תוואי הכביש הנדון חוצה את שטח הפארק המטרופוליני (אשר תמ"מ/1/30 סימנה אותו כשטח פתוח מיוחד).

91. בנוסף, תציין הוועדה כי מבחינת מסמכי התכנית בענייננו עולה כי ישנה חפיפה בין תוואי הדרך המוצעת בתכנית לבין שולי הפארק המטרופוליני שנקבע בתכנית המתאר המחוזיות.

אולם, בסעיף 10.4.1 בהוראות תמ"מ/ 1/ 30 (אשר חלות אף לגבי תמ"מ/ 1/ 30) נקבע כי:

"סטיות הנובעות מקנה המידה של התשריט אשר אינו מאפשר דיוק מבחינת הגבולות המדויקים של השטח, גודל השטח ומחמת התנאים הטופוגרפיים של השטח, תהיינה מותרות ובלבד שאין בהן שינוי מהותי מהקבוע בתכנית זו". התשריטים של שתי תכניות המתאר המחוזיות נערכו בקנה מידה של 1: 50,000, בעוד שתשריט התכנית בענייננו הוא בקנה מידה של 1: 1,250. לכן, הוועדה סבורה כי החפיפה המצומצמת הקיימת בין התכניות נגרמת בשל סטייה מקנה מידה ולא ניתן לראותה כשינוי מהותי מתכניות המתאר המחוזיות האמורות.

92. עוד תציין הוועדה כי רוחב רצועת הדרך האזורית הנדונה שסומנה בתשריטים של תכניות המתאר המחוזיות צר יותר מ – 50 מטרים והוא אינו מבטא את רוחב רצועת הדרך כפי שנקבע בתמ"מ/א/ 3. לכן, לא ניתן להתייחס אל סימון תוואי הדרך המופיע בתמ"מ/ 1/ 30 ובתמ"מ/ 1/ 30 כאל סימון מדויק ויש לראות את התכנית בענייננו כתכנית המדייקת את סימון הדרך ולא כתכנית החורגת מן הקבוע בתכניות המתאר המחוזיות החלות בשטח.

93. כן תציין הוועדה כי שטח פתוח מיוחד (כהגדרתו בתמ"מ/א/ 35), אינו מהווה יעוד קרקע. מדובר בהנחיות מיוחדות המתווספות ליתר ההוראות החלות בייעוד קרקע של שטח פתוח. תמ"מ/א/ 35 קובעת כי מוסד תכנון הדרך בתכנית בשטח שהוגדר כשטח פתוח מיוחד יקבע הוראות שיבטיחו את תפקודו לאורך זמן כשטח פתוח לפנאי ונופש. תא השטח בו חלה התכנית נשוא ההתנגדויות מוגדר בתמ"מ/ 1/ 30 כפארק מטרופוליני ובתמ"מ/ 1/ 30 כפארק מטרופוליני המהווה שטח פתוח מיוחד. בחינת מסמכי התכנית מלמדת כי ישנה חפיפה מצומצמת מאוד בין הדופן המערבית של הדרך המוצעת בתכנית לבין שטח הפארק המטרופוליני (המוגדר גם כשטח פתוח מיוחד) בנחל רפאים. מדובר בחפיפה מצומצמת מאוד ולכן אין לתכנית השפעה כלשהי על תפקוד הפארק המטרופוליני כשטח פתוח לפנאי ונופש.

94. בנוסף, לפי סעיף 5.2.8 להוראות תמ"מ/ 1/ 30, רשאי מוסד תכנון להפקיד תכנית למערכות תשתית בפארק מטרופוליני בכפוף לבחינת חלופות ולנקיטת האמצעים הדרושים למזעור הפגיעה באופיו הפתוח של השטח. במסגרת הבחינה הסביבתית שנערכה עבור התכנית נבחנו חלופות לתוואי הדרך, ואלו הוצגו בפני מליאת הוועדה במהלך הדיון בהפקדת התכנית. כמו כן, התכנון המוצע כולל אמצעים רבים לצמצום ההשפעה הנופית של ההפרדה המפלסית, וזאת כפי שצוין בהחלטת מליאת הוועדה להפקיד את התכנית.

95. עוד יוער כי בהתאם לקבוע בסעיף 8.2 להוראות תמ"מ/ 1/ 30, ככל הניתן יוטמנו מערכות תשתית בתת הקרקע. זאת, כפי שמציעה התכנית הנדונה.

את תכנית המתאר המחוזית התקפה החלה בשטח ולכן היא מחליטה לדחות טענה זו.

97. הוועדה דוחה את הטענה כי התכנית **סותרת את תכנית המתאר החדשה לירושלים וזאת**

מאחר ששטח התכנית מוגדר בתכנית זו כאתר טבע עירוני. הוועדה תציין כי תכנית המתאר החדשה לירושלים (תכנית מתאר 2000), המשקפת את מדיניות התכנון של הוועדה, קובעת כי טרם הפקדת תכנית בתחום אתר טבע עירוני יערך סקר של ערכי הטבע במקום. במסגרת תכנון התכנית בענייננו בוצע סקר טבע עירוני נרחב וזאת בהתאם להנחיות של אקולוגית עיריית ירושלים. סקר זה נבחן ואושר בידי המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים, המשרד להגנת הסביבה ולשכת התכנון המחוזית וממצאיו הוטמעו במסמכי התכנית.

טענות הנוגעות להיבטים הסביבתיים של התכנית:

98. הוועדה דוחה את טענת המתנגדים כי **התכנית צריכה הייתה להיות מלווה בתסקיר השפעה על הסביבה**.

99. ראשית, הוועדה תציין כי הכנת התכנית לוותה בחוות דעת סביבתית אשר נערכה בהתאם להנחיות אשר ניתנו על ידי המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים והיועץ הסביבתי של לשכת התכנון המחוזית. עוד יצוין כי חוות הדעת הסביבתית נבחנה הן על ידי המשרד להגנת הסביבה והן על ידי היועץ הסביבתי של לשכת התכנון המחוזית, וכי כל הערותיהם הוטמעו במסמכי התכנית. כמו כן, במהלך הדיון בהפקדת התכנית הוצגו בפני מליאת הוועדה עיקרי חוות הדעת הסביבתית, וכן הערות המשרד להגנת הסביבה בעניינה, תוך התייחסות למגוון נושאים סביבתיים. בהתאם לכך, הוועדה שוכנעה כי ההיבטים הסביבתיים של התכנית נבחנו כראוי וכי חוות הדעת הסביבתית שהוכנה בעניינה של התכנית הינה מסמך מקצועי ומפורט הבוחן באופן מקיף את השפעתה של התכנית על הסביבה.

100. הוועדה תבהיר כי בניגוד לטענות המתנגדים, לא חלה חובת הגשת תסקיר השפעה על הסביבה בתכניות מסוג התכנית בענייננו. סעיף 2(2) בתקנות וסעיף 13(3) בתמ"א/ 3 מקנים למוסד התכנון את שיקול הדעת בנוגע לצורך בהכנת תסקיר לשם בחינת ההשפעות הסביבתיות של תכנית, דוגמת התכנית בענייננו.

101. יובהר כי בעת החלטת ההפקדה של התכנית שקלה מליאת הוועדה המחוזית, האם יש צורך בהגשת תסקיר. מליאת הוועדה סברה כי בחוות הדעת הסביבתית שהוגשה בעניינה של התכנית נבחנה השפעת התכנית על סביבתה באופן מקיף וממצה וכי מפורטים בה האמצעים

החליטה מליאת הוועדה שאין צורך בעריכת תסקיר השפעה על הסביבה בעניינה של התכנית.

102. הוועדה תשוב ותציין כי היא בחנה את חוות הדעת הסביבתית שהוגשה לתכנית ומצאה כי מדובר במסמך מקצועי ומפורט, המבוסס על הנחיות ראויות, ואשר כולל בחינה מקיפה של כל הנושאים הרלוונטיים בעניין השפעתה של התכנית על הסביבה. יצוין כי אף המתנגדים לא ציינו נושא סביבתי מסוים שלטעמם הינו חסר בהנחיות לחוות הדעת או בחוות הדעת עצמה. לכן, סבורה הוועדה כי ההיבטים הסביבתיים הכרוכים בתכנית נבחנו כראוי ואין כל הצדקה לבטל את הפקדתה של התכנית ולהגיש תסקיר השפעה על הסביבה בעניינה.

103. הוועדה דוחה את הטענה כי **ההנחיות להכנת חוות הדעת הסביבתית לא אושרו בידי הוועדה המחוזית**. כפי שנכתב לעיל, התכנית מלווה בחוות דעת סביבתית ולכן לא חלה החובה לאשרן בידי מליאת הוועדה. הוועדה תשוב ותבהיר כי חוות הדעת הסביבתית נערכה בהתאם להנחיות היחידה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים, ונבחנה הן על ידי המשרד להגנת הסביבה והן על ידי היועץ הסביבתי של לשכת התכנון.

104. כן דוחה הוועדה את הטענה כי **ישנו פסול בכך שהיחידה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים, הקשורה ליזמי התכנית, היא שהכינה את ההנחיות להכנת חוות הדעת הסביבתית**. כאמור לעיל, עמדת הוועדה היא כי חוות הדעת הסביבתית שהוכנה בעניינה של התכנית היא מסמך מקצועי ומפורט, המבוסס על הנחיות ראויות, וכולל בחינה מקיפה של כל הנושאים הרלוונטיים בעניין השפעתה של התכנית על הסביבה. הוועדה תבהיר כי ההנחיות לעריכת המסמך הסביבתי נקבעו בידי היחידה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים, שהינה גוף מקצועי ומהימן אשר לו ניסיון רב בבחינת ההשפעות הסביבתיות של תכניות בירושלים, ואושרו הן בידי המשרד להגנת הסביבה והן בידי היועץ הסביבתי של לשכת התכנון המחוזית. הוועדה תשוב ותציין כי אף המתנגדים לא הצביעו על סוגיות סביבתיות שלא נכללו בהנחיות ולא נבחנו בחוות הדעת הסביבתית. הוועדה תציין כי הליך זה בוצע בהתאם לנהלי העבודה של הוועדה, ומדובר בהליך אשר יושם בתכניות דומות עבור תשתיות תחבורה ובהן הארכת מנהרת צה"ל וההפרדה המפלסית בצומת הגבעה הצרפתית.

105. הוועדה דוחה את הטענה כי **הבדיקות הסביבתיות שנערכו לתכנית אינן מתייחסות לסך ההשפעות המצרפיות של תכנית ההפרדה המפלסית ותכנית רכס לבן יחד ולכן הן אינן מהימנות**.

106. ראשית, תבהיר הוועדה כי התכנית בענייננו ותכנית רכס לבן קודמו במקביל, והבדיקות הסביבתיות של שתי התכניות נערכו על ידי אותם אנשי מקצוע ועל בסיס מסד נתונים משותף,

ובהתאם לכך, יש לראותן כבחירה מקיפה הכוללת שני חלקים. כאמור, ההחלטה על קידום תכנית ההפרדה המפלסית בנפרד מתכנית רכס לבן התקבלה בידי מליאת הוועדה המחוזית במסגרת החלטתה להפקיד את תכנית רכס לבן וזאת בשל הצורך בביצוע הפרדה מפלסית בצומת אורה גם אם לא תוקם שכונת מגורים חדשה באזור. כלומר, ההחלטה על קידום ההפרדה המפלסית בהליך סטטוטורי נפרד התקבלה רק בסיומו של תהליך התכנון הראשוני ולאחר מיצוי מרבית הבחינות הסביבתיות המשותפות לשתי התכניות.

107. כן תשוב הוועדה ותבהיר כי לטעמה נערכה בדיקה מקיפה וממצה להבנת ההשפעות הסביבתיות של התכניות, תוך התייחסות לכלל ההיבטים הרלוונטיים בנושא זה. בפרט, כללה בדיקה זו גם בחינה של ההשפעות ההדדיות שבין התכנית בענייננו לבין תכנית רכס לבן. כך, לדוגמא, החיזוי של רמות הרעש ושל מידת זיהום אוויר נעשה תוך התייחסות לתחזיות תנועה מחמירות על בסיס ההנחה בדבר פיתוח מלא של שכונת רכס לבן.

108. המתנגדים טענו עוד כי **חוות הדעת הסביבתית מתעלמת מן הפגיעה הסביבתית ההידרולוגית אשר תיגרם כתוצאה ממימוש תכנית רכס לבן**. במענה לכך, תשוב הוועדה ותציין כי תכנית זו ותכנית רכס לבן מתבססות על אותו מודל הידרו-גיאולוגי, וכי ממצאי הבדיקות ההידרו-גיאולוגיות המקיפות שבוצעו בתכנית רכס לבן הם חלק ממכלול הנתונים שעמדו בבסיס התכנית בענייננו. בפרט, תציין הוועדה כי קריטריון מרכזי בבחירת חלופת התכנון המוצעת התייחס להיבט ההידרו-גיאולוגי ולמרחק החלופות מגג תצורת מוצא, וזאת על סמך ממצאי הבדיקות ההידרו-גיאולוגיות המקיפות שבוצעו לתכנית רכס לבן, וכפי שמתואר בחוות הדעת הסביבתית.

109. בהקשר זה, ובהתייחס לטענות לפיהן **ביצוע התכנית יגרם לפגיעה סביבתית-הידרולוגית**, תציין הוועדה כי בהתאם לחוות הדעת הסביבתית (פרק 4.3.1) התכנית נמצאת בתחום תת האקוויפר העליון ובגובה משמעותי מעל לגג תצורת מוצא ועל כן מימושה אינו צפוי להשפיע באופן משמעותי על מעיינות אלו בהיבטי שפיעת מים.

110. כן תציין הוועדה כי לשם צמצום פוטנציאל השפעת התכנית על המעיינות באזור, הוטמעו בהוראותיה הוראות מחייבות, הזהות להוראות שהוטמעו בנושא זה גם בתכנית רכס לבן. בין היתר, מחייבות הוראות אלו כי שלב התכנון המפורט וביצוע הכרייה יעשו בליווי של הידרו-גיאולוג מלווה, שינחה את הביצוע אם העבודות תפגענה בסדקים מזינים. כן נקבע בהן כי במידה ובזמן החפירות יתגלה אירוע של זרימת מים, תחול חובת התייעצות עם השירות ההידרולוגי וכן עם רשות הטבע והגנים, על מנת להבטיח שינקטו כל הפעולות הנדרשות לשמירת נתיב הזרימה שהתגלה.

במסמכי התכנית הוטמעו הוראות בנוגע לחלחול והשהייה של מי נגר עיליים וכן הוראות למניעת הפגיעה במי התהום, וזאת בהתאם לקבוע בתכנית המתאר הארצית המשולבת למשק המים (תמ"א 34 / ב / 4). יוער כי מרבית שטחה של העיר ירושלים מוגדר בתמ"א / 34 על שינוייה כשטח לשימור משאבי מים ואין ללמוד מכך על רגישות מיוחדת של אזור התכנית מבחינה זו.

112. כן טוענים המתנגדים כי **לא הובאה בחשבון הפגיעה האקולוגית אשר תיגרם כתוצאה ממימוש תכנית רכס לבן, המתאפשרת מאישור התכנית שבעניינינו**. במענה לכך, תשוב הוועדה ותבהיר כי ההשפעות הסביבתיות של התכנית דגן ותכנית רכס לבן נבחנו בראיה כוללת. במסגרת זו נבחנו ההשפעות ההדדיות של התכניות זו-על-זו, ובפרט ההיבטים המרחביים והאקולוגיים הנובעים במצטבר מביצוע שתי התכנית.

113. בהקשר זה, טענו המתנגדים כי **התכנית תגרום לפגיעה אקולוגית**. הוועדה דוחה גם טענה זו. ראשית, תציין הוועדה כי התכנון בבסיס התכנית בעניינינו נערך על סמך סקר אקולוגי וסקר טבע עירוני מפורט שבוצעו באזור רכס לבן, ואשר נבחנו בידי היועצת האקולוגית של עיריית ירושלים ויועץ הסביבה של לשכת התכנון. ממצאי סקרים אלו אפשרו לתקף את ההשפעה האקולוגית של חלופות התכנון השונות ולבחור בחלופה בעלת ההשפעה האקולוגית המצומצמת ביותר. כפי שעולה מעיון בטבלה 2.4.4.5 בחוות הדעת הסביבתית שנערכה עבור התכנית, חלופת התכנון עליה מתבססת התכנית בעניינינו היא החלופה שזכתה לציון הגבוה ביותר בקריטריון השפעה על בתי גידול ומרחק מערכי טבע, וזאת בהשוואה לחלופות האחרות שנבחנו.

114. בנוסף, תשוב הוועדה ותציין כי רוב שטח התכנית מיועד בכל רמות התכנון עבור דרך, קיימת בו מערכת תחבורה והוא ממוקם בצמוד לבנייני קיים, כאשר רק שוליה של התכנית נוגעים בשטח הפתוח. לכן, באופן יחסי למרחב כולו, שטח התכנית אינו בעל ערכיות סביבתית גבוהה ואין מדובר באזור ברמת תפקוד אקולוגית משמעותית.

115. הוועדה דוחה את הטענה כי **התכנית תביא לפגיעה במסדרון אקולוגי ארצי וכן כי על התכנית ליצור מעברים ומסדרונות אקולוגיים**. הוועדה תבהיר כי התכנית בעניינינו אינה נמצאת בתחום מסדרון אקולוגי ארצי וכפי שהובהר לעיל, ביצועה אינו צפוי לגרום לפגיעה אקולוגית ממשית. מאחר שהתכנית אינה יוצרת נתק וקטוע בין שטחים פתוחים, אין הצדקה תכנונית לכלול בה מעברים ומסדרונות אקולוגיים.

להתבססות מינים פולשים אשר עלולים להתפשט לשטחים הסמוכים. ראשית, תציין הוועדה כי מדובר בסוגיה הנלווית לכל תכנית המציעה פיתוח בקרבת שטחים פתוחים והיא אינה ייחודית לתכנית שבענייננו. מעבר לכך, ועל מנת להתמודד עם סוגיה זו, נקבעו בהוראות התכנית אמצעים שונים שנועדו להבטיח את קיומו של מענה הולם ומקיף לצמצום ומניעת התפשטות מינים פולשים בשל מימוש התכנית. אמצעים אלה כוללים, בין היתר, הנחיות לעריכת תכנית פעולה מפורטת לטיפול בצמחים פולשים ומניעת הפצתם.

117. עם זאת, ולאחר התייעצות עם יועץ הסביבה של לשכת התכנון, סבורה הוועדה כי יש לדייק את הוראות התכנית בעניין זה. לכן, **הוועדה מחליטה כי יוטמעו בתכנית ההוראות הבאות:**

- א. ביצוע העבודה ילווה באגרונום אשר במהלך העבודות יבצע ניטור אחר התבססות מיני צמחים פולשים, בעיקר בתחום שטחים מופרים וערימות עפר ופסולת. ככל וימצאו מינים פולשים יתבצע טיפול בהתאם לשיטות המקובלות בהנחיית המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים.
- ב. לאחר סיום עבודות תשתית, יתבצע ניטור וביעור צמחים פולשים כחלק מתחזוקת התשתיות, וזאת במטרה לזהות בשלב מוקדם נבטים וצמחים צעירים של מינים פולשים. הניטור ילווה בטיפול מידי למניעת התבססות מינים פולשים בשטחים שנפגעו במהלך העבודות.

הוועדה סבורה כי הוראות אלה, בשילוב עם הוראות הכלולות בנושא בתכנית המופקדת, מבטיחות את קיומו של מענה מלא בעניין זה.

118. הוועדה דוחה את הטענות בנוגע **להיקף העצים המוצעים לעקירה בתכנית.** הוועדה תציין כי חלקה המזרחי של התכנית ממוקם בשטח עירוני בנוי, וחלקה המערבי חופף לשטח מיוער. הוועדה בחנה את מסמכי התכנית ומצאה כי כמות העצים המסומנים בה לעקירה היא מצומצמת באופן יחסי למאפייני תא השטח המיוער וניכר כי ננקטו מיטב האמצעים כדי לצמצם את מספר העצים לעקירה. בנוסף לכך, תציין הוועדה כי בהתאם לקבוע בהחלטת מליאת הוועדה בדבר הפקדת התכנית, טרם הפקדת התכנית נערכה בחינה נוספת של נושא זה ומספר העצים המסומנים לעקירה צומצם טרם הפקדת התכנית בפועל. עוד יובהר כי התכנית נבחנה ואושרה על ידי פקיד היעירות.

הוועדה תציין כי בחוות הדעת הסביבתית שנערכה בעניינה של התכנית נבחן נושא השפעת תחנת הדלק הקיימת כיום בשטח והחשש לזיהום קרקע בתחומה. בהתאם לכך, נקבע בהוראות התכנית (סעיף 6.2 ב4) כי יש לבצע תיאום מול המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים בנושא קרקעות מזוהמות בקרבת תחנת התדלוק כתנאי לתחילת חפירה בשטח התכנית.

120. הוועדה תציין כי המתנגדים ביססו את טענתם בדבר הימצאותה של קרקע מזוהמת בתחום תחנת הדלק על סמך השערה בלבד והם לא הציגו נתונים כלשהם המגבים טענה זו. אולם, אף אם בעת מימוש התכנית תימצא קרקע מזוהמת בשל פעילותה של תחנת הדלק, ניתן יהיה לטפל בכך בשלב היתר הבניה, כפי שנעשה במקרים דומים רבים ובכל מקרה, הדבר לא ישפיע על הבינוי המוצע בתכנית זו.

121. בהמשך לאמור, הוועדה קובעת כי יש לתקן את הניסוח בסעיף 6.2 ב4 להוראות התכנית כך שיקבע כי: "תנאי להיתר בניה בקרבת תחנת הדלק אורה (גוש 29946, חלקב 14) יהיה תיאום מול המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים ואישור המשרד להגנת הסביבה לעניין בדיקות לאיתור קרקע מזוהמת וביצוע עבודות לפינוייה, לרבות עבודות התשתית של התחנה והשטח הצמוד אליה. כמו כן, יקבע בהוראות התכנית כי אם תימצא קרקע מזוהמת היא תטופל או תפונה על פי חוק. בכך, לדעת הוועדה, ניתן מענה מקיף לנושא זה.

122. הוועדה דוחה את הטענה כי לא נמסרו לה די נתונים המאפשרים לקבוע שלביות ביצוע לפינוי קרקע מזוהמת בשטח תחנת הדלק. הוועדה תשוב ותבהיר כי במסגרת הבחינה הסביבתית שנערכה בעניינה של התכנית נבחנו גם ההשפעות הסביבתיות השונות של תחנת הדלק. הוועדה, לאחר שהתייעצה עם יועץ הסביבה שלה, שוכנעה כי מדובר בבדיקה מקיפה וממצה אשר נערכה בהתאם להנחיות המקצועיות של המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים ושל יועץ הסביבה של הוועדה. כן תציין הוועדה כי ההוראות הקבועות בתכנית המופקדת בנושא זה, בשילוב עם ההוראות עליהן הורתה בהחלטתה לעיל, מבטיחות את קיומו של מענה תכנוני ראוי ומספק בנושא. הוועדה תבהיר כי בדיקות מקיפות בנושא זיהום הקרקע מבוצעות במועד פינוי המבנים באזור הקרקע מזוהמת וככל שנמצא כי אכן הקרקע מזוהמת, אזי מיושמים אמצעים לניקוי הקרקע על-ידי פינויה.

123. הוועדה דוחה את הטענה כי התכנית עלולה לפגוע באתרי עתיקות באזור. במסגרת חוות הדעת הסביבתית נבחנו אתרי העתיקות בתחום התכנית וכן אלו הממוקמים במרחק של עד

124. הוועדה דוחה את הטענה כי **התכנית תיצור מפגעים בריאותיים בשל הגדלת נפח התנועה**. תחילה, תשוב הוועדה ותציין כי ההפרדה המפלסית אינה מגדילה את יצירת התנועות, אלא מהווה נדבך בהגדלת יעילות רשת התחבורה, לרבות תחבורה ציבורית. יצירת גודש תחבורתי ופקקי תנועה, הנובעים כתוצאה מרמת שירות ירודה, אינה מהווה פתרון להתמודדות עם מפגעים בריאותיים. שנית, ההפרדה המפלסית המוצעת בתכנית מתחברת בשני קצותיה למערכת דרכים קיימת. בקצה המערבי שלה (בסמוך לבית החולים הדסה עין כרם) מתחברת התכנית לכביש ובו נתיב נסיעה אחד לכל כיוון, ואילו בקצה המזרחי שלה (כלומר בחיבור לכביש אורה משואה) מציעה התכנית חיבור לכביש עם שני נתיבים לכל כיוון. לכן, אין ביסוס עובדתי לטענה כי התכנית מגדילה את נפח התנועה בסביבתה.

125. לדעת הוועדה, צפויה תכנית זו לשפר את מערך התנועה באזור, להביא ליצירת תנאים להעדפת התחבורה הציבורית על פני השימוש בכלי רכב פרטיים, ובכך לתרום להפחתת נפח התנועה ולמתן מענה לבעיית הצפיפות התחבורתית באזור. לכן, צפוי כי מימוש תכנית זו יוביל לצמצום המפגעים הסביבתיים הנובעים מעומסי התחבורה ולשיפור המרקם האורבני בסביבתה.

126. בנוסף, וכפי שצוין במסגרת החלטה זו, לוותה התכנית בחוות דעת סביבתית בה נבחנו, בין היתר, גם ההשפעות הסביבתיות העלולות לנבוע מן התכנית ולא נמצאו חריגות כלשהן מתקני הרעש ואיכות האוויר באזור.

127. כן טענו המתנגדים כי **ביצוע התכנית כרוך בפגיעה בשטחים פתוחים**. הוועדה בחנה את ייעודי הקרקע המוצעים בתכנית, תוך התייחסות לצמצום השטחים הפתוחים, והתרשמה כי בהתחשב במטרת התכנית ובמיקומה בשטח המיועד לפיתוח עירוני ובשולי השטחים הפתוחים, התכנית מאזנת באופן ראוי בין הערך של ייעול התחבורה הציבורית לבין הצורך בשמירה על שטחים פתוחים. הוועדה תציין כי חלק ניכר מהדרכים המוצעות בתכנית עובר במנהרה. כמו כן, נספחי התכנית מציעים שיקום נופי באמצעות קירוי חלקי של הכביש המוצע מכיוון הדסה לצומת אורה באופן המביא לצמצום הפגיעה בשטחים פתוחים ולהטמעת הכביש בנוף עד כמה שניתן. נוכח האמור, דוחה הוועדה טענה זו.

128. למען הסר ספק, ועל מנת להבטיח כי השיקום הנופי בקטע זה יבוצע בהתאם לנספחי התכנית, הוועדה סבורה כי יש להבטיח שההנחיות בנספח הבינוי והפיתוח העוסקות בשיקום

הנופי תהיינה מחייבות. בהתאם לכך, קובעת הוועדה כי יש לנסח את סעיף 4.1.2 (א)8 בהוראות התכנית כך: "השיקום הנופי של הכביש העולה מהמרכז הרפואי הדסה לכיוון צומת אורה יעשה באמצעות קירוי של חלקי כביש, וטיפול נופי שיקומי מעליו, בדומה למתואר בנספח בינוי ופיתוח, ובאישור אדריכל העיר".

129. הוועדה דוחה את ההתנגדות בעניין **מטרידים סביבתיים בעת ההקמה**. הוועדה תציין כי נושא זה נבחן במסגרת חוות הדעת הסביבתית. בהתאם לכך, נקבעו בתכנית הוראות שמטרתן צמצום המפגעים העשויים לנבוע מעבודות הקמת המסילה. הוועדה סבורה כי הוראות התכנית בהקשר זה, בשילוב הוראות החקיקה העוסקת בצמצום מפגעים, הינן מספקות.

130. בנוסף, תציין הוועדה כי מטבע הדברים, בתקופת עבודות הפיתוח נגרמת פגיעה מסוימת באיכות החיים. עם זאת, ובמיוחד בהתחשב בחשיבותה הציבורית הרבה של התכנית, אין מקום למנוע את העבודות בשל הפגיעה המסוימת הנובעת מהן. בנוסף, בסיום עבודות ההקמה ועם הפעלת הרכבת הקלה צפוי להיווצר שיפור באיכות החיים ובמדדים הסביבתיים באזור התכנית. זאת, כפי שעולה מן הניסיון שנצבר בתחום.

131. הוועדה מקבלת בחלקה את הטענה כי **לא נקבע באופן מדויק מיקום אתרי ההתארגנות, וכי התכנית מאפשרת הקמת אתרי ההתארגנות בכל תחום ייעודי הדרך**. הוועדה תציין כי כל אתרי ההתארגנות המוצעים בתכנית נבחנו בחוות הדעת הסביבתית, וכי מדובר באתרי ההתארגנות זמניים, אשר התכנית קובעת הוראות לפינויים. בפרט, תציין הוועדה כי סעיף 6.2 א(3) להוראות התכנית קובע באופן מפורש כי עירום עפר יעשה רק בתחום אתרי ההתארגנות שמסומנים בנספח הנופי.

132. עם זאת, ולמען הסר ספק, קובעת הוועדה כי יקבע בהוראות התכנית כי נספח הבינוי והפיתוח מחייב לעניין מיקום אתרי ההתארגנות וכי תותר גמישות של עד 30 מטרים בלבד, וזאת בתחום יעודי דרך בלבד ובכפוף לאישור המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים. בנוסף קובעת הוועדה כי יקבע בהוראות התכנית כי תנאי לפתיחת הכביש יהיה פינוי אתרי ההתארגנות. בנוסף לכך, הוועדה מקבלת את עמדת הוועדה המקומית לפיה שטח התארגנות מספר 2 הוא שטח התארגנות קיים אשר אושר בתכנית 13000 ורובו בתחום דרך מאושרת. עם זאת, יקבע בהוראות התכנית כי ככל שיאושר היתר בניה לאזור התעסוקה (מגרש 711 בתכנית רכס לבן) טרם מימוש תכנית זו, יצומצם תחום אתר התארגנות מספר 2 לתחום הדרך המאושרת בלבד. הוועדה סבורה כי בכך ניתן מענה מלא בעניין זה.

התכנית מלמדת כי היא מציעה שביל גישה לעמק לבן מאזור תחנת הרכבת הקלה המוצעת בצומת אורה.

134. הוועדה דוחה את טענת **מושב אורה כי יש להביא את הבדיקות האקוסטיות לאישור "המושב" כתנאי להקמת המנהרות**. הוועדה תבהיר כי התכנית קובעת כי תנאי לביצוע הכביש הינו בדיקות אקוסטיות מפורטות אשר יבחנו ויאושרו ע"י המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים, היא הגורם המקצועי המוסמך לעניין זה. בנוסף התכנית קובעת כי שישה חודשים לאחר פתיחת המנהרה יבוצעו בדיקות אקוסטיות אשר יפורסמו לציבור ותינתן זכות טיעון לגביהן בהתאם לסעיף 149 לחוק (סעיף 7.1). הוועדה שוכנעה כי הוראות התכנית מבטיחות את קיומו של מענה מספק בנושאים אלה ואין צורך בהתניית אישור הבדיקות בידי תושבי מושב אורה כתנאי לביצוע התכנית.

135. הוועדה דוחה את טענת משפחת גולדברג **כי לא נבחנה השפעת התכנית על ביתם ברחוב הסייפן 29**. במסגרת חוות הדעת הסביבתית בוצעו תחזיות לנוגע לגידול התנועה ולהשפעת הזיהום והרעש על הבניינים הנמצאים בתחום ההשפעה של התכנית, וזאת בהתאם למתודולוגיות המקובלות. הבית הנדון נמצא מחוץ לתחום הבחינה המקובל בנושא רעש ואיכות אוויר. בתוצאות המוצגות במסמך הסביבתי לא נמצאה חריגה ברעש בבתיים קרובים יותר לתכנית מבית המתנגדים, ולכן לא צפויה חריגה מהקריטריונים גם בבית המתנגדים.

טענות נוספות

136. המתנגדים העלו מספר טענות באשר להיעדר בחינת חלופות, הן בהיבטים תנועתיים והן **בהיבטים הסביבתיים**. הוועדה דוחה טענות אלה. הוועדה תציין כי במסגרת הבדיקות התחברותיות שבוצעו במסגרת תכנון רכס לבן נערכה בחינה מקיפה של חלופות, לרבות ביצוע סימולציות תחברותיות שונות, ובנוסף לכך, נבחנו ההיבטים הסביבתיים של חלופות אלו. תהליך זה נסקר בהרחבה בפרק ב' בחוות הדעת הסביבתית ובנוסף, הוא הוצג בפני מליאת הוועדה המחוזית במהלך הדיון בהפקדת התכנית. הוועדה התרשמה כי במסגרת התכנון בוצעה בחינה מקיפה של חלופות תכנון, אשר כללה התייחסות לפרמטרים רבים, ובפרט להיבטי התחבורה והסביבה הרלוונטיים.

137. הוועדה דוחה את הטענה כי **נפל פגם בהליך ההפקדה של התכנית וזאת מכיוון שתשריטי חוות הדעת הסביבתית לא הועלו לאתר תכנון זמין בתחילת תקופת ההפקדה**. הוועדה תבהיר כי כל התשריטים הנלווים לחוות הדעת הסביבתית פורסמו לעיון הציבור

בעותק קשיח, וניתן היה לעיין בהם הן במשרדי הוועדה המחוזית והן במשרדי הוועדה המקומית, וזאת החל ממועד פרסום התכנית ועד לתום תקופת ההפקדה. מאחר שמדובר במספר רב של קבצים מרובי נתונים ו"כבדי משקל", חלה תקלה טכנית בהעלאת הקבצים הדיגיטליים לאתר תכנון זמין וניתן היה לזהותה רק במחשבים חיצוניים לרשת מנהל התכנון. עם היוודע הנושא ללשכת התכנון, טופלה תקלה זו באופן מיידי ועותק של התשריטים נשלח בדוא"ל למתנגדים אשר פנו בנושא. בנוסף לכך הוועדה אישרה ארכה להגשת התנגדויות, כך שנותר פרק זמן של 26 ימים ממועד העלאת התשריטים לאתר ושליחתם למתנגדים. לאור האמור, עמדת הוועדה היא כי לכל היותר מדובר בפגם פרוצדוראלי, אשר ניתן לו מענה והוא אינו מצדיק חזרה לאחור והארכת הליך התכנון.

138. הוועדה דוחה את טענות המועצה האזורית מטה יהודה כי התכנית לא קודמה בהתאם

לסעיף 62(א) לחוק התכנון והבניה וכי הוועדה המחוזית דנה בתכנית מבלי שהונחה בפניה עמדת הוועדה המקומית מטה יהודה. בהתאם למערכת ה-GIS של מנהל התכנון התכנית חלה בתחום מרחב התכנון המקומי ירושלים, ולא במרחב התכנון המקומי מטה יהודה (אלא רק בתחום שיפוט מטה יהודה). בהתאם לכך, הוועדה המקומית אליה הוגשה התכנית היא הוועדה המקומית לתכנון ובניה ירושלים..

139. כמו כן, בעת הדיון הבהירו עורכי התכנית כי התכנית הוצגה בפני הצוות המקצועי של הוועדה המקומית מטה יהודה וכן נשלח עותק של מסמכי התכנית לגורמי המקצוע במועצה.

140. כן תציין הוועדה כי הודעה בעניין עמידת התכנית בתנאי סף נשלחה למועצה האזורית מטה יהודה וכי היה באפשרותה לדון בתכנית ולהעביר את הערותיה לוועדה המחוזית, וזאת אף שהתכנית לא חלה במרחב התכנון המקומי שלה.

141. עוד יוער כי ראש המועצה האזורית, המשמש גם כיו"ר הוועדה המקומית לתכנון ובניה מטה יהודה, הינו חבר במליאת וועדה המחוזית ובהתאם לכך, נשלחו אליו מראש כל סדרי היום של דיוני הוועדה. לכן, גם באופן זה קיבלה המועצה האזורית עדכון על קידום התכנית והיה באפשרותה להעביר את התייחסותה.

142. לגופו של עניין, עמדת המועצה האזורית מטה יהודה נשמעה בהרחבה בפני הוועדה במסגרת הדיון בהתנגדויות לתכנית, וזאת הן בכתב והן בעל פה.

143. עם זאת הוועדה מצאה כי במסמכי התכנית נפלה טעות בציון כי התכנית חלה במרחב תכנון מטה יהודה. מדובר בטעות טכנית ויש לתקנה כתנאי למתן תוקף לתכנית.

144. הוועדה בחנה את הטענה כי התכנית לא קודמה בהתאם לסעיף 62(ב) לחוק ולא נבדקה בבדיקה תכנונית על ידי מתכנת מחוז. התכנית הוצגה בפני מתכנת המחוז בהליך של תיאום

תכנון, טרם הוגשה באופן רשמי ללשכת התכנון, ובנוסף התקיימה בלשכת התכנון ישיבה בעניינה של התכנית אשר התמקדה בנושא החלופות לפורטל הדרומי. בנוסף מתכננת המחוז השתתפה בדיון בהפקדת התכנית ואף במסגרת הדיון בהתנגדויות הביעה את עמדתה התומכת בתכנית. בנסיבות אלה, הוועדה דוחה את הטענה.

145. הוועדה מקבלת באופן חלקי את הטענה כי **התכנית מאפשרת גמישות גדולה מדי במיקום הפורטלים של המנהרות ביחס למוצע בתכנית**. התכנית המופקדת מאפשרת גמישות של עד 50 מטרים במיקום הפורטלים ובלבד שהם ימוקמו בתחום יעוד דרך ובכפוף לאישור מהנדס העיר והמחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים. הוועדה התרשמה כי ככלל, מדובר באיזון ראוי בין קביעת העקרונות לתכנון ההפרדה המפלסת לבין הותרת מרווח פעולה מספק, במקומות הנדרשים, אשר יאפשר את ביצועה, תוך התמודדות עם אילוצים אפשריים בשלב הביצוע.

146. עם זאת, ובהתייחסות עם יועץ הסביבה של הוועדה, לשם הבטחת השמירה על עקרונות הנצפות של התכנית וכדי לאפשר מענה לנושאים נופיים כגון התאמה לטופוגרפיה, הוועדה קובעת כי יש לצמצם את טווח הגמישות ל-30 מטרים ובלבד שהפורטל יהא בתחום יעודי דרך, ולהוסיף לסעיף האמור תנאי לפיו שינוי מיקום הפורטל יתאפשר בכפוף לאישור מהנדס העיר, לאחר ששקל את השיקולים הנופיים והסביבתיים ובכפוף לאישור המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים.

147. הוועדה דוחה את הטענה כי **התכנית משאירה פרטים רבים מידי לשלב התכנון המפורט**. במענה לכך, תשוב הוועדה ותבהיר כי מדובר בתכנית מורכבת, הקובעת את המסגרת התכנונית הנדרשת, ומותירה גמישות מסוימת לשלב ביצועה. יצוין כי התכנית קובעת הוראות מחייבות בנושאים התכנוניים המהותיים, ואף מתווה את גבולות הגמישות האפשרית בשלב הביצוע. כך למשל, התכנית קובעת את ייעודי הקרקע והשימושים המותרים, כמו גם את תוואי הדרך במנהרה, ובהמשך לכך קובעת תנאים לביצוע, לרבות מגבלות סביבתיות וכפיפות לתקנים הרלוונטיים (כגון תקן גרמני DIN 4150). כך גם בנושא מיקום הפורטלים, בהתאם להחלטה זו, הגמישות אפשרית בתחום ייעודי הדרך בלבד, בטווח של עד 30 מ', ובכפוף לאישור הגורמים הרלוונטיים בעירייה. בהתאם לכך, הוועדה דוחה את הטענה.

148. הוועדה דוחה את הטענה כי **יש לחייב את מגישי התכנית בהגשת כתב שיפוי לתביעות פיצויים כנגד הוועדה המקומית מטה יהודה**. כפי שפורט בהרחבה בהחלטה זו, מהות התכנית היא מתן מענה תכנוני לבעיות תחבורתיות באזור צומת אורה, תוך מתן עדיפות

לתחבורה הציבורית ושיפור הגישה לרכבי חירום לבית החולים, ולטובת כלל הציבור באזור, לרבות תושבי מטה יהודה. בהתאם לכך, הוועדה סבורה כי יש לאשר את התכנית בשל חשיבותה הציבורית, וזאת אף אם תוגשנה בעניינה תביעות מכוח סעיף 197 לחוק התכנון והבניה. בהמשך לאמור, הוועדה תציין כי לעמדתה מדובר בתכנית מיטיבה, אשר אינה צפויה לגרום לפגיעה במקרקעין שבתחומה או שגובלים בה. בנסיבות אלה, ונוכח מטרת התכנית והתועלת הציבורית הנובעת ממנה לתושבי האזור, הוועדה אינה סבורה כי יש מקום לחייב את מגישי התכנית בהגשת כתב שיפוי במסגרת החלטה זו. הוועדה תציין כי נושא מערכת היחסים בין הרשויות המקומיות ובין המדינה הוא נושא מורכב, הכולל היבטים של מדיניות כללית והשלכות רוחב. לאור זאת, ובהמשך לדברים שנמסרו על ידי ב"כ מגישי התכנית, הוועדה סבורה כי נכון שהצדדים יבואו בדברים, בהליכים המקובלים.

149. הוועדה דוחה את התנגדות **מושב אורה בטענה לפגיעה במגרש 711 בתכנית רכס לבן**. ראשית תציין הוועדה כי לא צפויה פגיעה בערך מגרש 711 וזאת בהתאם לבדיקות הסביבתיות והבדיקה הגיאוטכנית שהוכנו על ידי צוות התכנון. בנוסף יצוין כי הבדיקות השמאיות שנערכו בתכנית רכס לבן התייחסו גם לתכנית ההפרדה המפלסית.

150. הוועדה מקבלת את הטענות שהועלו בעניין **חוסר תיאום נקודתי בין התכנית לבין תכנית רכס לבן**. הוועדה תציין כי מדובר בתיקונים טכניים, אשר אין בהם לשנות את התכנון המוצע. בהתאם לכך, הוועדה קובעת כי יש לוודא התאמת הנספחים למסומן בתשריט התכנית וזאת כתנאי למתן תוקף.

151. הוועדה דוחה את הטענה כי **התכנית כוללת ייעודי קרקע המצוינים בהוראות אך לא מסומנים בתשריט (מסילה ו/או טיפול נופי, חניה, תחנת תחבורה ציבורית)**. יעוד מסילה ו/או טיפול נופי קיים בתא שטח 15, חניה מסומנת בתחום הדרך שבין מעגל התנועה ברחוב פנמה לרחוב הנרייטה סאלד, ותחנת תחבורה ציבורית קיימת בתא שטח 11.

152. הוועדה בחנה את הממשק בין תכנית זו לבין תכנית רכס לבן, הקובעת ייעוד קרקע של גן לאומי באזור כביש אורה - משואה מבחינת מסמכי התכנית עולה כי בתא שטח 1, הגובל בגן הלאומי, מוצע לקבוע ייעוד קרקע של שטח ציבורי פתוח (שצ"פ). הוועדה קובעת כי יש לשנות את ייעוד הקרקע בתא שטח 1, שבבעלות המדינה, מיעוד שצ"פ ליעוד לגן לאומי וזאת על מנת ליצור רצף תכנוני בין שתי התכניות החלות בשטח ולשפר את הממשק ביניהן. כמו כן, יוטמעו במסמכי התכנית ההוראות שנקבעו בתכנית רכס לבן לגן הלאומי בתא שטח זה.

153. הוועדה דוחה את הטענה כי יש לקבוע בהוראות התכנית כי **בהסכמים שבין היזם לבין המבצע יש לחייב הן עבודה בהתאם לתקן DIN, שימוש בכרסמת וכן פיקוח על הביצוע**. בהתאם להוראות התכנית המופקדת נדרשת עמידה בהוראות התקן הגרמני DIN 4150. בהתאם לכך הוועדה סבורה כי הוראות התכנית מבטיחות עמידה בתקן האמור וזאת בכל

154. הוועדה דוחה את הטענה כי מגישי התכנית הטעו את הוועדה מכיוון שהבדיקה הגיאוטכנית לא הוצגה בידי המומחים שביצעו אותה, אלא בידי איש המקצוע שאישר את מסמכי הבדיקה. הוועדה תציין כי ממצאי הבדיקה הגיאוטכנית הוצגו בפניה במהלך הדיונים הפומביים בעניינה של התכנית. הוועדה סבורה כי הצגת ממצאי הבדיקה הוצגו בפניה בידי אנשי מקצוע ובאופן מקצועי וראוי.

155. הוועדה דוחה את הטענה כי היה צורך לשמוע את חוות דעתו של היועץ הגיאולוגי-הנדסי של הוועדה במסגרת הדיון הפומבי. הוועדה תציין כי לא חלה חובה על היועץ הגיאולוגי-הנדסי להשמיע את עמדתו במסגרת הדיון הפומבי בעניינה של התכנית. מכל מקום, היועץ הגיאולוגי-הנדסי השתתף בדיון הפומבי שנערך בעניין הבדיקה הגיאוטכנית, שמע את טענות הצדדים וביקש הבהרות מצוות התכנון. בהמשך לכך, ניתנה חוות דעתו המקצועית, אשר הוטמעה בהחלטה זו.

156. הוועדה תציין כי בעת הדיונים עלו בפניה מספר טענות ואמירות שלא הופנו כנגד התכנית. בין היתר, נשמעו התייחסויות בנוגע לתקופה בה כיהן רונלד סטורס כנציב העליון, אגודת ה-Pro Jerusalem Society, הממצאים הארכיאולוגיים באזור ונתיבי הצליינים מלפני מאות שנים. הוועדה תציין כי התכנית בעניינה מבקשת לתת מענה לצרכי השעה הנוכחית. כיום, האתגר העומד לפתחה של הוועדה הינו הצורך בציפוף ועיבוי הרקמה העירונית למול היצע קרקע הולך ומצטמצם, תוך מתן מענה סביר לצורכי האוכלוסייה הגדלה. על הוועדה להבטיח את קיומו של מענה תכנוני ראוי במגוון של היבטים, לרבות דרכים שיאפשרו את תנועת האוכלוסייה, תוך מתן עדיפות לתחבורה הציבורית. הוועדה סבורה כי תכנית זו מייצרת את האיזון הנכון בין הצורך בפיתוח לבין ערכים סביבתיים ונופיים.

157. בסיום ההחלטה, תבקש הוועדה להעיר כי התכנית בעניינה פורסמה להפקדה בעיתונים בתאריך 21/06/2019 וברשומות בתאריך 25/06/2019. ביום 30/01/2020 אושרה תכנית מתאר ארצית אחת (להלן: תמ"א אחת). תמ"א אחת קובעת בשטח התכנית תוואי דרך ראשית (תשריט ראשי), אזור בעל חשיבות גבוהה מאוד להחדרה והעשרה של מי תהום (תשריט משני-תשתיות) ותחום יער (תשריט משני – שטחים פתוחים). הוועדה בחנה את התכנית בעניינה בהתאם לקבוע בהוראות המעבר בתמ"א אחת (סעיף 9.2) ומצאה כי התכנית בעניינה תואמת את הוראותיה. הוועדה תציין כי תמ"א אחת אינה משנה באופן מהותי את ייעודי הקרקע וההוראות שנקבעו בתכניות המתאר הארציות הנושאות השונות שחלו בשטח התכנית טרם

אישורה (תמ"א/ 3, תמ"א/ 22 ותמ"א/ 34 על שינוייהן). כאמור לעיל, הוועדה מצאה כי התכנית בענייננו תואמת לתכניות נושאות אלו והיא סבורה כי נימוקיה בנושא זה תקפים גם בנוגע להתאמת התכנית לקבוע בתמ"א אחת. כן סבורה הוועדה כי בין מועד פרסומה דבר הפקדתה של התכנית בענייננו לבין מועד אישורה של תמ"א אחת חלף פרק זמן משמעותי המצדיק את אישורה של התכנית.

158. עוד תציין הוועדה כי בימים אלה מקודמת תמ"א 42 לתחבורה יבשתית אשר המועצה הארצית המליצה על אישורה אך טרם אושרה בממשלה. הוועדה תציין כי תמ"א 42 מציעה להסיר את הדרך הכלולה בתכנית מרשת הדרכים הארציות וככל שתאושר, הוראות תמ"א 3 לא תחולנה עוד על הדרך הכלולה בתכנית.

159. הוועדה סבורה כי התיקונים והשינויים עליהם הורתה במסגרת החלטתה זו צפויים לשפר את התכנית, לטובת כלל תושבי מחוז ירושלים וכי אין מקום למתן זכות טיעון נוספת בעניינה של התכנית.

160. הוועדה דוחה את יתר הטענות ומאשרת את התכנית בכפוף לתיקונים שצוינו בהחלטה זו.

חתימת מזכיר הוועדה

חתימת יו"ר הוועדה

תאריך החתימה: _____

נספח ב

**העתק מייל ההמצאה מיום
20.4.2020**

עמ' 65

נושא:
קבצים מצורפים

FW: מסמך החלטות של ישיבת ועדת המשנה להתנגדויות מיום 6.4.2020
התנגדויות 6-4-2020 ATT00001.htm.doc;

מאת <InbarGo@iplan.gov.il> ענבר גולשני: מאת

תאריך: 20 13:04:03 בשעה GMT+3 באפריל 2020

חברי ועדה מחוזית ירושלים, <k.l.tichnun-m.jer@iplan.gov.il>, ק.ל. תכנון - מ. ירושלים: אל

חברי ועדה מחוזית ירושלים-מצומצם-מעודכן, <49A57176FD972364C2257EE60029F0AB@moin.gov.il>

<717A413C0DD17734C2257EE60029F0AC@moin.gov.il>

מסמך החלטות של ישיבת ועדת המשנה להתנגדויות מיום 6.4.2020: נושא

נספח ג

העתק העמודים הרלוונטיים מתמליל הדיון

עמ' 67

מדינת ישראל

יח' סמך משרד האוצר

תמליל

הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה

ועדת המשנה להתנגדויות

ישיבה מס' 2020015

תאריך הישיבה : ביום שני יב' בניסן תש"פ, 6.4.20

מקום הישיבה : שלמציון המלכה 1, ירושלים

מתמלל : ס. מירונסקי

- "מסמך זה נערך על ידי חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם כלשהו במשרד האוצר".

"חבר" - למען הרישום הטוב
תמליל זה נערך על ידי חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

-
- "עובדי משרד האוצר אינם מורשים לערוך, לתקן או להורות על מחיקת מקטעים מן המסמך ואולם העברת מלל ממסמך זה לאחר - מותרת".
 - משרד האוצר וחברת התמלול עושים ככל יכולתם על מנת לייצר תמליל איכותי ובעל ערך. עם זאת מודגש כי קריאה בתמליל צריכה להיעשות באופן מושכל תוך הבנה שיתכנו טעויות ו/או השמטות מסיבות אובייקטיביות שונות.

"חבר" - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך על ידי חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

תכנית 0621045 - 101 – הפרדה מפלסית צומת אורה**מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :**

שלום חברים שלום לכולם אנחנו בנושא מס' 1 בסדר היום. בתכנית תכנית 0621045 - 101 –התייעצויות ודיונים פנימיים מתכננת המחוז בבקשה, שירה תלמי.

גב' שירה תלמי - בבאי :

כן. אנחנו עוסקים היום בתכנית מאוד חשובה למרחב העירוני שלנו. והמרחב המחוזי, הפרדה מפלסית צומת אורה.

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

עוד פעם.

גב' שירה תלמי - בבאי :

אנחנו עוסקים היום בתכנית מאוד חשובה למרחב העירוני שלנו. והמרחב המחוזי, הפרדה מפלסית צומת אורה.

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

הנה. הנה. הנה. כבר. סליחה.

גב' שירה תלמי - בבאי :

בעצם התכנית הזאת מדובר בתכנית - ,

(מתארגנים)

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

כן. בבקשה שירה.

גב' שירה תלמי - בבאי :

מדובר בתכנית מאוד חשובה למרחב העירוני שלנו, מדובר בתכנית שאמורה לסייע לנו גם לממש אה - , את חזון ה - j net. את כל רשת הרכבות המסילתית של ירושלים. וגם לאפשר את המשך התנועה ואת המשך התפקוד של השכונות הקיימות, ושל השכונות החדשות, וכמובן של בית - החולים הדסה שהדאגה אליו הייתה - , הייתה לגמרי חלק מהדיון פה. את צומת אורה, צומת אורה שבעצם מנקזת אליה 4 כבישים אה - , מנקזת גם מעבר של רכבת קלה הקו האדום וגם תנקז בהמשך קו סגול. ובעצם על - פי הבדיקות שלנו, אה - , הייתה חשיבות מאוד גבוהה ל - , ל - , להפריד את התנועות בצומת. גם בשביל לאפשר המשך של נסיעה רציפה, מכיוון שהרכבת יש לה עדיפות ברמזורים. וגם לאפשר אה - , אה - , נסיעה בטוחה ומהירה, של האמבולנסים לכיוון בית - החולים הדסה וכל הקומפלקס הרפואי. זהו. התכנית הזאת היא תכנית שנבחנה גם מבחינה נופית מבחינה תנועתית, מבחינה - ,

גב' אתי רוזנבלום :

נעשו גם תיאומי תכנון.

גב' שירה תלמי - בבאי :

נעשו תיאומי תכנון. אני מאוד רגועה עם התכנית הזאת, אני לא אומרת שהיא תכנית פשוטה בתוך המרחב שלנו, אבל אני אומרת שהיא בהחלט מצמצמת את הנזק מצמצמת את המופע שלנו. והיא מתנה גדולה לעיר. היא גם תאפשר לנו להמשיך לפתח את כל הצד הדרום מערבי של העיר וגם לא לפגוע ביעילות התנועתית שלו. וכמובן של הרכבת. אגב כל מערכת ה - j net. או - קיי? אז אנחנו את מי אנחנו שומעים? את יועץ התנועה של הוועדה?

"חבר" - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך על ידי חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

גב נועה גולדשמיט :

את רן?

גב' שירה תלמי - בבאי :

רן?

מר רן שמל :

כן.

גב' שירה תלמי - בבאי :

כן.

מר רן שמל :

אני גם רוצה להגיד כמה מילים לגבי התכנית הזאת. מדובר בפרויקט שנראה כפרויקט תחבורתי מערכתי אבל בעצם זה פרויקט שהוא נקודתי, ובא לשפר בסך - הכול את התפקוד של מכלול צמתי אורה כפי שהם באים לידי ביטוי בתכנון, בשכונת רכס לבן. אה - , סליחה. כן. שכונת רכס לבן. ובעיקר, כדי לאפשר רמת שירות טובה, לרכבת הקלה שהיא מתוכננת וגם בביצוע כבר. למעשה. ממש באזור הזה. ואני רוצה להגיד שאנחנו לא דיברנו על זה אבל אם למעשה היה מדובר באזור טופוגרפיה, ורמת רגישות סביבתית אחרת, אז סביר מאוד שהיינו מציעים שם איזה שהוא כביש, העירייה או תכנית האב היו מציעים איזה שהוא כביש אחר שפשוט היה מדלג על המכלול הבעייתי של צמתי אורה וכך משחרר אותה מהלחץ. בגלל גם הטופוגרפיה וגם הרגישות הסביבתית המאוד גבוהה אי - אפשר היה להמציא ולתכנן כביש אחר, שמקדם מייצר לנו את אותה תוצאה של רמת שירות גבוהה. לכן אנחנו נאלצנו להגיע מתחת לקרקע. אני רוצה להזכיר, שלמעשה זה גם אחר - כך נדבר על זה בהמשך, בצורה מפורטת בתשובות להתנגדויות, הנחיצות שלו נבדקה הנחיצות של הפרויקט הזה של המנהור, היא נבדקה במסגרת הבה"ת שבוצע לרכס לבן. ונמצא שזה פרויקט שהוא חשוב, והוא נותן מענה נכון ומענה טוב. נבדקו חלופות. נבדקו חלופות מיקרו נבדקו חלופות מאקרו. וזו התוצאה שלדעתנו לדעתי היא בסופו של דבר התוצאה המיטבית בנתונים שהיו לנו. ולכן אנחנו ממשיכים איתה.

גב נועה גולדשמיט :

סבבה. איתי? אתה רוצה לתת לנו את ה - , הראייה הכללית של התכנית?

מר איתי פרי :

כן. התכנית אני עברתי על התכנית הזאת ואני רוצה להגיד שהתכנית לוותה בחוות הדעת סביבתית שנערכה בהתאם להנחיות המחלקה לאיכות הסביבה בעיריית ירושלים. ההנחיות תואמו גם מולי ומול הגנת הסביבה. חוות הדעת עברה מס' עדכונים תיקונים והשלמות. בעקבות ההערות שהוצאו גם אנחנו וגם אני גם הגנת הסביבה גם המחלקה לאיכות הסביבה, התכנית עברה טיוב ועדכון ואני חושב שהתוצר הסופי המסמך הסופי שהוגש, הוא מסמך מאוד מקצועי ומפורט שבוחן באופן מקיף את ההשפעה של התכנית על הסביבה. הבחינה גם התייחסה להשפעות ההדדיות של התכנית הזאת ביחס לתכנית רכס לבן ונבחנו היבטים מרחביים ואקולוגיים שנוסעים במצטבר משתי התכניות האלה. הדבר הוטמע בהוראות התכנית בצורה מיטבית. אני יכול להגיד כמה מילים על עיקרי הטענות שעלו? או אתם רוצים שנדחה את זה אחר - כך?

גב נועה גולדשמיט :

רק אם יש דברים ממש עיקריים.

גב' אתי רוזנבלום :

"חבר" - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך על ידי חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

קצר.

גב נועה גולדשמיט :

כי אחר - כך אנחנו נעבור על כל הסע' באופן מפורט. אם יש משהו ספציפי שהיה לדעתך משקל יותר כבד.

מר איתי פרי :

אני חושב שצריך להגיד שעיקר שטח התכנית עובר על מערכת תחבורה נמצא על - גבי מערכת תחבורה קיימת בעצם. והוא גם התכנית ממוקמת ברובה בצמידות דופן לבינוי קיים. רק השוליים שלה נוגעות בשטח פתוח. אה - , ולכן ההשפעות הסביבתיות שלה בהיבט האקולוגי לפחות, או בהיבט של קיטועים מאוד זניחות. התכנית לא נמצאת במסדרון אקולוגי והיא לא מייצרת קיטועים או נתק של שטחים פתוחים. הדבר הזה נבדק וטוב גם כן במהלך הבדיקות שנעשו. נעשו בדיקות מתייחסות להיבטים הידרולוגיים והידרו גיאולוגיים. האמצעים שלהם מניחים את הדעת. אני לא חושב שלתכנית הזאת תהיה השפעה בהיבט הזה. כי התכנית נמצאת בתת אקוויפר עליון, וגבוה מעל תצורת מוצא. לא צופים שיהיו השפעות על המעינות. בכל מקרה בהיבט הזה גם הוטמעו מרבית ההמלצות של תכנית רכס לבן. גם ליווי הידרו גיאולוגי לתכנית. בהיבט של איכות אוויר ורעש הנושא נבדק בצורה מקיפה ולא נמצאו חריגות מתקנים לא של רעש ולא של איכות אוויר. אה - , אה - , אלו עיקרי הדברים. אני אתייחס פרטנית להערות והטענות שעלו. בהמשך.

גב נועה גולדשמיט :

תודה.

מר איתי פרי :

זה בקצרה.

גב נועה גולדשמיט :

כן. תודה. עמיר?

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

עמיר?

מר עמיר :

כן.

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

כן. בבקשה.

מר עמיר :

טוב. אני התבקשתי לבדוק את - ,

גב' אתי רוזנבלום :

תצמיד את זה.

מר עמיר :

את ההיתכנות. את ההיתכנות - , שומעים?

"חבר" - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך על ידי חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

כן, אנחנו איתך. קביעת ההיתכנות ההנדסית.

מר עמיר :

כן. מה שאני עשיתי קיבלתי את ה - , הדוח הגיאו טכני, שצורף לתכנון. קיבלתי את הוראות התכנית שנוגעות לצדדים הגיאו טכניים. קיבלתי גם את הסקר של תחנת הדלק ומעניין עוד כמה שאלות. התשובות לדבר, השאלה המרכזית שנשאלתי זה האם הבדיקה הגיאו - טכנית שנערכה במסגרת התכנון היא בדיקה מספקת כדי לתכנן מנהרה. אני עברתי על אותה בדיקה גיאו - טכנית שהיא נראית שהיא בוצעה בשלב זה של התכנון, זאת אומרת יש קידוחים יש (לא ברור) של המסלע (לא ברור) של המסלע בקטעים שבהם מתוכננת בעומקים גם תחתית של המנהרה.

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

השאלה אם רק מנהרה או אנחנו מדברים גם עמיר לגבי בנייה על תוואי המנהרה.

מר עמיר :

כן.

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

אז בוא תדייק.

מר עמיר :

בסדר. אני אה - , בדקתי את הנתונים. הדוח הגיאו טכני. הדוח הגיאו טכני - ,

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

אהמ.

מר עמיר :

שנעשה במסגרת הזו, הוא דוח בסדר גמור. ראיתי הרבה מאוד דוחות גיאו טכניים למנהרות, הדוח הזה הוא בסדר. החתך של המנהרה העובי, של הצלע מעל המנהרה הוא מס' מטרים. מדובר על קניון שזר שהוא עובר מתחת בסמוך מאוד לבנייני האומה ותחנת הרכבת. העובי הוא אפילו בכמה מקומות דק יותר.

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

או - קיי.

מר עמיר :

מהעובי המתוכנן כאן.

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

וזה משהו שמבחינת, עמיר מבחינת היתכנות הבנייה מעל תוואי המנהרה או בסמוך לה? מעבר למנהרה?

מר עמיר :

ברור לגמרי בשלב התכנון הנוכחי והמסמכים שהוגשו כרגע - ,

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

"חבר" - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך על ידי חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר

כן?

מר עמיר :

ישנה היתכנות. אבל - ,

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

כן.

מר עמיר :

דבר חשוב.

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

כן.

מר עמיר :

שברור לגמרי שלעת הביצוע - , שלעת מתן היתר בנייה וכותב את זה גם מי שערך את הדוח הגיאו טכני, הוא מבקש לעשות בדיקות מעבדה ולעשות מיפוי גיאו הנדסי וכל הבדיקות שקשורות ביציבות. ברור לגמרי שהבדיקות צריכות להיעשות, הן צריכות להיבדק על - ידי המהנדס יועץ לוועדה כדי להבטיח שהאמצעים שיינקטו בשלב הביצוע, ושימוש ב - , במנהרה הזו לא יפגעו במבנים. זה ברור לגמרי שיש מבנים כאלה מעל מנהרות קיימות.

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

או - קיי.

מר עמיר :

השאלה היא שאלה של מהנדס, של תכנון הנדסי. והעובי של - , של - , של הקימרון התימוך של הקימרון איך הוא עשוי, ואיך יוצקים אותו כדי להבטיח שלא תהיה פגיעה במבנים שמעל. בשלב הנוכחי ברור לגמרי שיש פתרון הנדסי לבנייה של - , למבנים קיימים. וכמובן, למבנים מתוכננים. הפתרונות האלה צריכים להיות מוצגים לוועדה לפני שמתחילים את העבודות במתן היתר בנייה. שבודק אותם - ,

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

כן.

מר עמיר :

מהנדס קונסטרוקציה - ,

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

או - קיי.

מר עמיר :

שיכול לאשר אותן.

מר עמיר שקד - יושב ראש הוועדה המחוזית ירושלים :

מצוין, תודה רבה עמיר. אנחנו לגבי טיוטת ה - , ה - , ה - , ההחלטה בבקשה, חן.

"חבר" - למען הרישום הטוב

תמליל זה נערך על ידי חברה חיצונית ולא עבר בדיקה או הגהה של גורם מקצועי במשרד האוצר