

פתרונות לאתגר/עומס תנועת לייף סנטר במרכז החיים – בית ירושלמי

תאריך הפגישה: 2/2/2025

תאריך עדכון המסמך: 3/2/2025

משתתפים:

יצחק ליברמן – נציג בית ירושלמי, יזם
יעקב גליקסברג – נציג בית ירושלמי, יזם
משה נתיב – שריסט מהנדסים, מנהל הפרויקט
נועם במברגר – שריסט מהנדסים, מנהל פרויקט
קרלוס פרוס אדריכל – מתכנן הפרויקט
אלדד לייבל – אמאב תחבורה ותנועה (2012) בע"מ (יועץ התנועה)
שירה הלוי – אמאב תחבורה ותנועה (2012) בע"מ (יועץ התנועה)
אלירם סלע – חבר הנהלה ומ"מ יו"ר הועדה הפיזית חומת שמואל
ינון עמיחי – מנהל מינהל קהילתי חומת שמואל
זהר הררי – מתכנן אורבני קהילתי חומת שמואל

רקע:

הפרויקט המשמעותי הזה הוצגו מספר קומות, את החניון תת קרקעי והכניסות אליו, המבנה עצמו מרשים ומשמעותי במרחב, עם 3 קומות של מסחר 3,000 מ"ר, תעסוקה 3,000 מ"ר, הפרשות ציבוריות מובנות 1,200 מ"ר (יש אי התאמה לגבי אופי הפרשות המובנות, התייחסות בהמשך). המגורים מתנשאים על גבי 3 בניינים והם מסתכמים ל 150 יח"ד. החניות התת קרקעי ישתרע על גבי 4 קומות, 450 מקומות חניה, כאשר החניות מתוכננות בנפרד למגורים, מסחר ולהפרשות המובנות. המינהל הקהילתי מברך ומקדם בנייה והתפתחות בשכונת חומת שמואל.

האתגר התנועתי:

כבר כיום יש באזור תנועה עמוסה ופקוקה בשעות העומס. יש לשים לב שרחוב אסתר רזיאל נאור הוא רחוב עמוס מאוד בכל שעות היום, מפני שהוא משרת את הביניינים מגורים הסמוכים (כולל מגדל בן 20 קומות ו3 קומות אחרים), ובנוסף משרת גם את כל תנועת חניון המינהל/בריכה/אודיטוריום וגם משרת את חניות המסחר של הסופרפארם. כל התנועה הזו מתנקזת לרחוב חד סטרי בעל נתיב אחד בודד (אסתר רזיאל נאור) וכל התנועה הזו כיום יוצאת דרך פרויקט הלייף סנטר. מהצד השני יש את המעון יום, ואת הבית ספר אולפנה צביה שהולך ונבנה. זה כיום ויש עומס. יש להוסיף עכשיו את תנועת פרויקט הלייף סנטר, 450 מקומות חניה, 150 יח"ד, וגם להוסיף 7,200 מ"ר של מסחר, תעסוקה והפרשות מובנות. זה לשלש או לרבע את כמות המכוניות.

יש אתגר נוסף המשתרע על גבי שנתיים בזמן החפירות ובניית החניון מפני שהחניון מתוכנן לנגוס בכביש כיום (כלומה התכנית קוראת לבניית חניות מתחת לכביש) וזה אומר שהכביש כולו יסגר לתנועה ולא יהיה אפשר להחנות שם, בדרך הציבורית כלל בזמן הבנייה. וזה קטסטרופה מספר 2 כי איך הבית ספר (פנימיה) אולפנת צביה יתפקד ללא כביש גישה? למינהל הקהילתי ברור מאוד שללא תיקון הכבישים והתנועה אנו הולכים לקטסטרופות תנועתיות.

לפי היועץ תנועה של בית ירושלמי, אלדד לייבל, שתכנן את התנועה, לא כך הדבר: "הכל לפי התקן והפרויקט עובד". החישוב נעשה לפי נוסחה של מקדם של 0.35-0.45 כפול היח"ד $150 = 67.5$ מכוניות בשעות השיא. כלומר בשעות השיא יהיו לא יותר מ 68 מכוניות. יועץ התנועה אמר שאלו רחובות המוגדרים "ממותן תנועה" שיש באפשרותו להעביר 750 כלי רכב בשעה (250 משני, 500 ראשי) כלומר "אין בעיית קיבולת, אין בעיית תנועה". יועץ התנועה גם ציין שכל מה שחשוב עכשיו זה הליכתיות וקישוריות ולא מכוניות. כל מה ששמענו מהיועץ תנועה זה הצדקה שהתכנון שנעשה הוא טוב מאוד. לא היה הכרה באתגר ולא היה שיח על פתרונות פוטנציאליים אחרים עם היועץ תנועה.

יש לקחת גם בחשבון שלפי נוסחה זו של יועץ התנועה (בהנחה שהיא מדויקת מאוד) יש לזכור שזה שנעשה רק לגבי היח"ד של המגורים. ומה עם הסופרמרקט הגדול? ומה עם 7,200 מ"ר של מסחר, תעסוקה וההפרשות המובנות? מה המקדם שלהם? כמה מכוניות הם מייצרות? ואיזה פתרונות מספקים לתוספת הזו?

פתרונות לאתגר/עומס תנועת לייף סנטר במרכז החיים – בית ירושלמי

אנו מבינים שלפי הייעודי קרקע אפשרויות של מתכנן התנועה מוגבלות. אך כדי לתת מתן פתרון אמיתי ויעיל יש לצאת מגבולות הייעודי קרקע ולנגוס באי תנועה הירוק (יש שם שיחים כיום) כדי לספק פתרון הולם ויעיל לאתגר התנועה הנ"ל. ללא פריצה של גבולות הייעודי קרקע וללא מתן פתרונות המקום יהיה קטסטרופה תנועתית.

תכנון הפרויקט והקומות

4 קומות תת קרקעיות של חניה, סך הכל **450 מקומות חניה**. נאמר שהחניות לפי תקן 5166. בקומה 1- יהיה סופרמרקט גדול קומת הקרקע זו הכניסה וגם קומת מסחר קומות 2-3 – תעסוקה ומשרדים וההפרשות המובנות. קומות 4-25 – מגורים – **150 יח"ד**.

הערות ופתרונות שהוצעו:

ינון: חניון הפרויקט מעצים את אתגר התנועה הקיים כיום קרלוס: הגשת ההתנגדות לא התקבלה בנושא התנועה (תגובה: זה לא פותר את האתגר התנועתי). ינון: פנייה לעירייה בשיתוף עם היזם והמינהל לעירייה תקבל תוקף והתייחסות. זהר: דרוש בחינת התנועה ע"י יועץ תנועה נוסף/אחר בעל מוניטין מוכח. קרלוס: יש להפוך את רחוב חי חיותא לחד סתרי

המטרה הראשונה לקידום הנושא:

מתן פתרונות תנועתיות עם רציפות תנועתית לבית ספר אולפנה צביה, למעון שממול הפרויקט, ורציפות תנועתית של רחוב אסתר רזיאל נאור.

שלבי ההתקדמות (נציגי העירייה/מועצה):

1. יש לבחון את הסדרי התנועה הסביבתיים ואת אופן ההתממשקות של פרויקט לייף סנטר והתנועה הסמוכה, הכיכר באליהו קורן, ומתן תנועה זורמת לבית הספר צביה בסמוך. יש לקבל חוות דעת שניה מיועץ תנועה נוסף ואחר.
2. להציג למהנדס העיר, יואל אבן את האתגר התנועתי, ולהציג את הפתרונות המוצעים, ומהם צעדי ההמשך?
3. פגישה דחופה עם מחלקת הסדרי תנועה בעירייה.
4. פגישת המשך של המינהל הקהילתי עם מקבלי החלטות עירוניות ביחד עם היזם כדי לפתור את האתגר התנועתי לפני תחילת העבודות.
5. המינהל מבקש לדעת את הלוח"ל של חסימת הכביש עקב חפירות/בנייה של החניון וכיצד תתקיים הגישה לבית הספר אולפנה צביה ולמעון יום?
6. יש לבדוק את עניין הפרשות המובנות עם מדיניות תכנון והאחראי/ת על הפרשות המובנות.

הגורמים המתקנים:

1. עיריית ירושלים
2. בית ירושלמי, היזם
3. יועץ תנועה נוסף/אחר רציני
4. בתמיכת המינהלים הקהילתיים

מידע נוסף – מעבר לנושא התנועה:

הפרשות מובנות – לא מובן מה התכניות ואיך זה תוקשר.

ההפרשות המובנות לא מובנות מפני שבתקנון מופיע: 300 מ"ר לגיל שלישי, 400 מ"ר לבית כנסת, ו 500 מ"ר לקהילה/רווחה דובר על מרכז הגיל הרך. ולפי כך המינהל הקהילתי מתכנן את הייעוד להפרשות מובנות וכבר בשלבי תכנון ותיאום מתקדמים לגבי המרחבים של הפרשות המובנות לייעודם. המינהל נערך לפי התכנון הנ"ל בעוד שלמדנו בפגישה מהיזם שהעירייה הביאה ליזם דרישה לשימוש העירייה ולחלק את הפרשות המובנות ל 600 מ"ר לשימוש משרדי העירייה, ובקומה אחרת עוד 600 מ"ר לרווחה. עניין זה דורש הבהרות מהותיות!

סיכום פגישה: פתרונות לאתגר/עומס תנועתי לייף סנטר במרכז החיים – בית ירושלמי

עמדת המינהל:

למינהל הקהילתי ולתושבים החיים בשכונה יום יום ומכירים את האזור הזה מעולה ובכל שעות היום, אין שום ספק שפרויקט זה עוד בשלב בנייתו ייצר עומסי תנועה קטסטרופליים עקב תכנון תנועתי מוגבל. יש לאפשר לפתרון תנועתי יעיל להתקיים ע"י שיתוף פעולה עירוני (כולל שינויי ייעודי קרקע כדי להרחיב את הדרך כניסה/יציאה לפרויקט) זה צו השעה. המינהל הקהילתי לא יכול לתמוך בקטסטרופות תנועתיות וללא מתן פתרון נגייס אף את התושבים עד למתן פתרונות.

תפוצה:

כל מוזמני/נוכחי הפגישה

נכתב ע"י:

זהר הררי, מתכנן אורבני קהילתי, חומת שמואל