

אביגיל השקס  
מנחים: ליאור שלם- מתכן רובע מערב ירושלים  
אדר' יערה רוזנר- הקליניקה האורבנית באוניברסיטה העברית

# ציפוף לאורך הרכבת הקלה בירושלים והחיבור לשכונות



תודות לתמיר מנצור כרמל- מתכן רובע מרכז  
דר' אמילי סילברמן- הקליניקה האורבנית באוניברסיטה העברית

# סקירת ספרות

## Transit Oriented Development

- ◎ TOD clusters jobs, housing, services and amenities around public transport hubs.
  - ◎ Three Values (3V) framework to analyze candidates for TOD and evaluate appropriate density
    - Node value.
    - Place value.
    - Market potential value or 'market readiness.'
  - ◎ Targets and measure of success.
    - Percentage of new development within a certain radius of transit stations.
    - A percentage of the population living in TOD zones.
    - Percentage of population with access to public transport.
- ([www.c40knowledgehub.org](http://www.c40knowledgehub.org)).

**Transit-oriented development (TOD)** brings compact, mixed-use development within walking distance of high capacity rapid transit. TOD features vibrant streetscapes, pedestrian-oriented built forms, and land use characteristics that make it convenient and safe to walk, cycle, and use public transport.

## walk

High quality, unobstructed pedestrian footpaths provide basic mobility for all. Furniture, landscaping elements, and active building edges transform walkways into vibrant public spaces.

- Leave at least 2 m of clear space to ensure that footpaths are accessible to all.

- Provide street trees and covered walkways to make walking pleasant even during hot months. Ensure that lighting is present to increase safety at night.

- Encourage active and visually permeable frontage—rather than blank compound walls—to improve safety.

- Use speed table crossings to reduce motor vehicle speeds.

- Create continuous, physically segregated cycle tracks when motor vehicle speeds are higher than 30 km/h.

## cycle

Street design ensures safety for cyclists by reducing carriageway speeds or creating separate cycle tracks. A complete network, adequate shading elements, smooth surfaces, and secure cycle parking are essential.

## shift

Adequate parking fees and a reduction in the overall supply of parking create incentives for the use of public transport, walking, and cycling.

- Reduce the space used for motor vehicle traffic and parking to no more than 12 per cent of the total land area.

- Price on-street parking to manage demand.

- Replace minimum off-street parking requirements with parking maximums.

- Create the highest densities within a 5 minute walk (400 m) of high capacity rapid transit stations.

## densify

Intensification of residential and commercial uses around high capacity rapid transit stations helps ensure that all residents and workers have access to high quality public transport.

- Plan developments with a plot-level density of at least 140 dwelling units per hectare.

## connect

A dense network of walking and cycling routes results in short, varied, and direct connections that improve access to goods, services, and public transport.

- Break up large blocks by creating publicly accessible pedestrian- and cycle-only paths.

- Reduce the size of city blocks (consisting of one or more plots) to 1 hectare or less, with the longest dimension no more than 150 m.

## mix

A diverse mix of residential and non-residential land uses reduces the need to travel and ensures activation of public spaces at all hours.

- Encourage diversity through a variety of built forms.

- Provide a horizontal and vertical mix of uses.

- Reserve at least 30 per cent of residential floor area for affordable units.

## public transport

- Create a dense network of rapid transit lines to ensure that the majority of the population has access to high quality public transport.

Frequent, fast, and reliable high capacity rapid transit reduces dependence on personal motor vehicles.

## compact

Redevelopment of existing urban fabric helps ensure that residents can live close to jobs, schools, services and other destinations, resulting in reduced travel times and emissions.

- Centre new developments around high capacity rapid transit.

- Maintain commute times to employment centres at 20 min or less by public transport.

# תובנות מסקירת הספרות

- כדי לפתח באופן המעודד שימוש בתחבורה ציבורית יש לבחון את הפוטנציאל של המיקום
- פיתוח מוטה תחבורה מנצל את החוזקות של המיקום על צירים מרכזיים של תנועה ומייצר מצב בו אותה חוזקה מתרחבת ומשפיעה על כמות מירבית של אוכלוסייה עירונית.
- פיתוח המעבר מהמוקדים אל המרחבים הרחוקים יותר מהציר חשובים לא פחות מפיתוח סביב המוקדים עצמם.
- פיתוח זה ירחיב את ההשפעה של צירי התחבורה הציבורית ויעודד אוכלוסייה יותר גדולה להפחית את השימוש בתחבורה פרטית.

# ניתוח תמונת המצב של פיתוח מוטה תחבורה באזור ירושלים- בחינת הרכבת הקלה ומדיניות הציפוף לאורכה



# ניתוח מדיניות הציפוף

● בתהליך העבודה נבדקה האפקטיביות של המדיניות.

● כדי לבחון זאת נשאלו כמה שאלות:

• מה המתודולוגיה? אלו קריטריונים נבחנו לכל אזור?

|                                          |                                                     |                |                                                        |                                             |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| גודל מגרשים                              | אופי חיבוריות ומיקום ביחס לצמתים מרכזיים ומרכז העיר | איכות היסטורית | אופי בניית מגורים קיימת- שיכונים, וילות, מרקמי, מגדלים | ערך כלכלי נוכחי של מתחמים                   |
| אופי מרחבים ומבנים ציבוריים קיימים במתחם | אופי אוכלוסייה קיימת                                | איכות נופית    | חוות דעת מקומית דרך המינהלים הקהילתיים                 | תכניות קיימות באזור- תכנית המתאר ותכניות אב |

● מתוך כל החומרים שנאסוף יהיה ניתן לבנות מתודולוגיה סדורה של ניתוח מתחמים בכל העיר.

● בהינתן הקריטריונים שהמדיניות מדגישה נדע מה סדרי העדיפות שלה ומה מטרותיה המרכזיות.

● בבחינת מתחמים לדוגמא נבדוק אם המדיניות הצליחה לקיים את עקרון הפיתוח המוטה תחבורה אליו אנו שואפים עם הקריטריונים שהיא הדגישה.

# מיפוי שחקנים ואיסוף חומרים



צוות תכנית אב  
לתחבורה ירושלים

קיימות מפות וחומרים רבים אצל גורמים שונים המתארים את המרחב סביב הרכבת הקלה.

- צוות תכנית אב לתחבורה וחברת אמאב.

- סטיב קולקר שבחן את ההליכתיות סביב הצירים.

- אגף מדיניות התכנון בעיריית ירושלים.

- עופר גריידינגר עם אישור העברת חומרים עירוניים.

- הרל"י- בחינת מתחמים פוטנציאליים לפיתוח.

- יעל לב שני וצוות החשיבה שבוחנים את המתחמים.

- שיחה עם משרדי תכנון פרטיים שנשכרו על ידי גופים ציבוריים.

- תמי גבריאלי.

- עדמ- ADMA - עמוס דר ומורן עמיקם.



הרשות לפיתוח ירושלים

אמאב תחבורה ותנועה (2012) בע"מ  
AmAv Transportation and Traffic (2012) Ltd.

ADMA

אדריכלים ARCHITECTS ARCHITECTOS ARCHITEKTEN



הדמיה - פוטנציאל השינוי ברחוב

# ניתוח מדיניות הציפוף לאורך הרק"ל



גובה בינוי 9-10 קומות

רוחב מדרכה כ-3 מטר

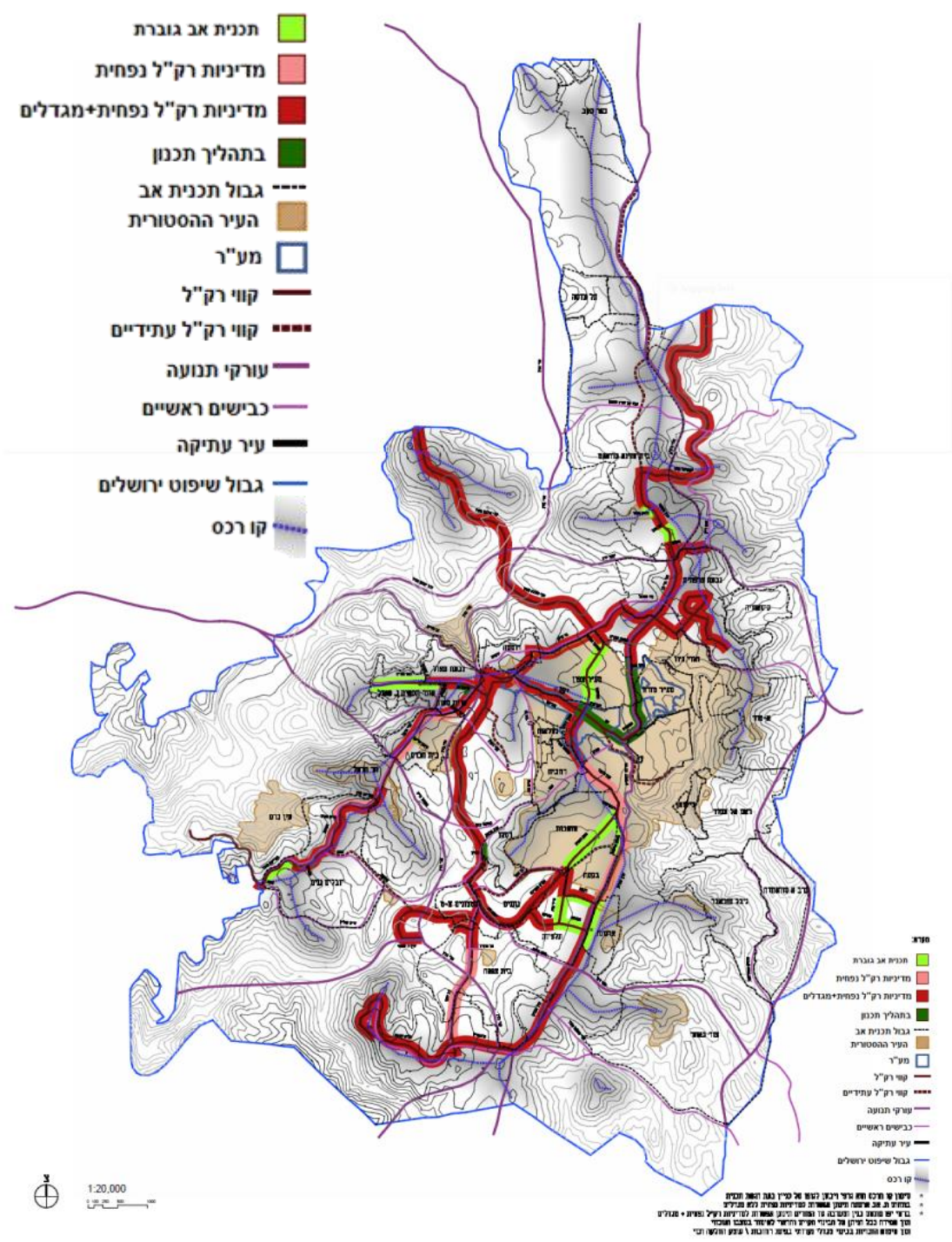
שימוש מסחרי/ציבורי בקרקע

הדמיות רחוב הרצל מתוך טיוטת  
מצגת ציפוף לאורך רק"ל- במגרשים  
עד 1.5 דונם- ADMA אדריכלים

# עקרונות המדיניות

- הפחתת השימוש ברכב פרטי וקידום הסעת המונים.
- שיפור ממשק בין מבנים וחלל ציבורי-חזית עירונית ושטחים ציבוריים משופרים.
- הנגשה של צירי הרק"ל לשכונות-הרחבת ושיפור מעברים ומדרכות.

כל זאת תוך דגש על עידוד מימוש מדיניות במגרשים קטנים.



# נקודות חשובות מקדימות

- 60% מגרשי המגורים לאורך הצירים בשטח הקטן מדונם- 75% בשטח הקטן מ-1.5 דונם עם בינוי בתכנית גבוהה מ-40% (60%-65%).
- למגרשים הקטנים מ-1.5 דונם- מדיניות המוגדרת בתכנית מתאר 2000 שיוצרת גמישות לתכנון תכנית ואחוזי בנייה (בלי קביעה א-פרוורית) בהתאם לתנאי השטח.



פת- מתחם לבדיקה  
מתוך טיוטת מצגת ציפוף  
לאורך רק"ל- במגרשים עד  
1.5 דונם- ADMA אדריכלים

# גובה ונפח הבינוי

| גודל מגרש   | עד 1.5 דונם מדיניות נפחית                                                                         | מעל 1.5 דונם                     | מעל 1.5 דונם על קו רכס                                |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------|
| גובה        | עד 10 קומות                                                                                       | עד 18 קומות                      | עד 30 קומות                                           |
| קווי בניין  | 0 קדמי כלפי ציר רק"ל<br>0-3 קדמי כלפי רחוב ניצב<br>לציר רק"ל<br>3 צדדי<br>5 אחורי                 | לפי תכנית מפורטת                 | לפי תכנית מפורטת                                      |
| תכסית       | עד השטח הכלוא בקווי הבניין                                                                        | שטח קומה טיפוסית מגדל עד 600 מ"ר | שטח קומה טיפוסית מגדל עד 600 מ"ר או לפי שיקולי וועדה  |
| אחוזי בנייה | בהתאם לנפח הבינוי המתקבל. בכל תכנית תקבע חלוקה לשטח עיקרי ושטחי שירות בהתאם למאפייני הבינוי המוצע | עד 720%                          | עד 1200% לאחר הפקעה של 40% משטח המגרש עבור צרכי ציבור |



# שימושים

חובת הפרשה לצרכי ציבור בהינתן צרכים.

- אפשרות ליותר מקומה אחת להקצאה.

- שילוב משרדים, דיור מוגן, מעונות סטודנטים, שטח מלונאי ותעסוקה.

- מעל 1.5 דונם, 25% משטחי בנייה מעל לקרקע חייבת להיות לשימושים אלו.

- הפרשה מבונה משמעותית (בית ספר) יכולה להחליף הפרשת קרקע רגילה.

לפחות 20% מיח"ד יהיו קטנות ( $80 > X$  מ').

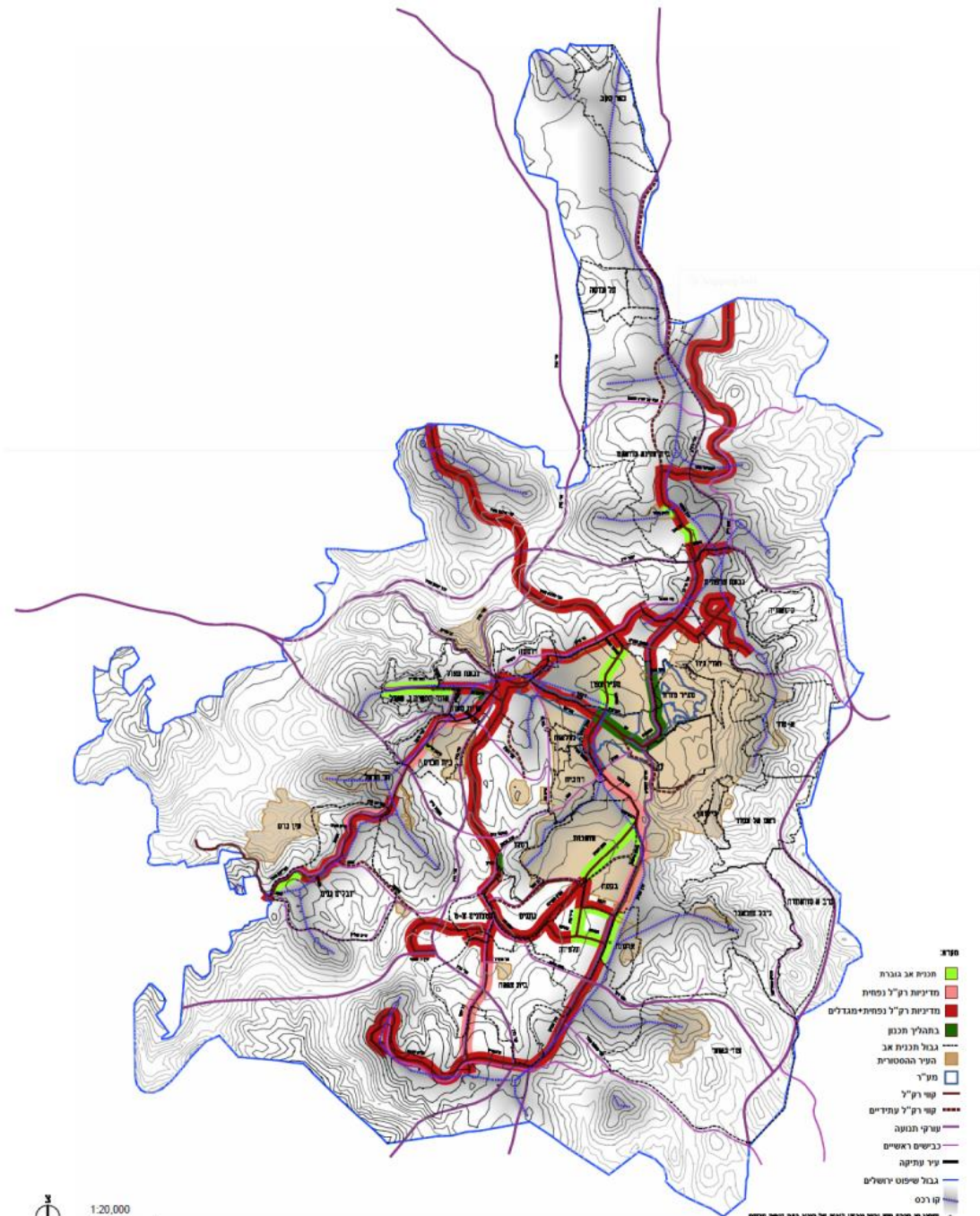
קומת קרקע עם שימושים מסחריים/ תעסוקתיים/ ציבוריים (אפילו כלפי פנים השכונה).

תתאפשר המרה של מגורים עם שטחי משרדים.

יתאפשרו שטחים המיועדים לכל דיירי המבנה- קומת ביניים או גג ירוק (בנוסף למבואה).

באזור מע"ר- מגרשים מעל 1.5 דונם יחולקו עם 50% לטובת תעסוקה.

החלה על בנייה לא מצרנית- פינות רחוב ומגרשים הנמצאים מאחורי מגרש עם שימוש ציבורי הצמוד לציר הרק"ל.



# חניה

● כניסה לחניונים לכיוון ציר הרק"ל- בתיאום עם תכנית אב לתחבורה.

● צמצום תקן חניה- לא עולה על 1.5 ליח"ד.

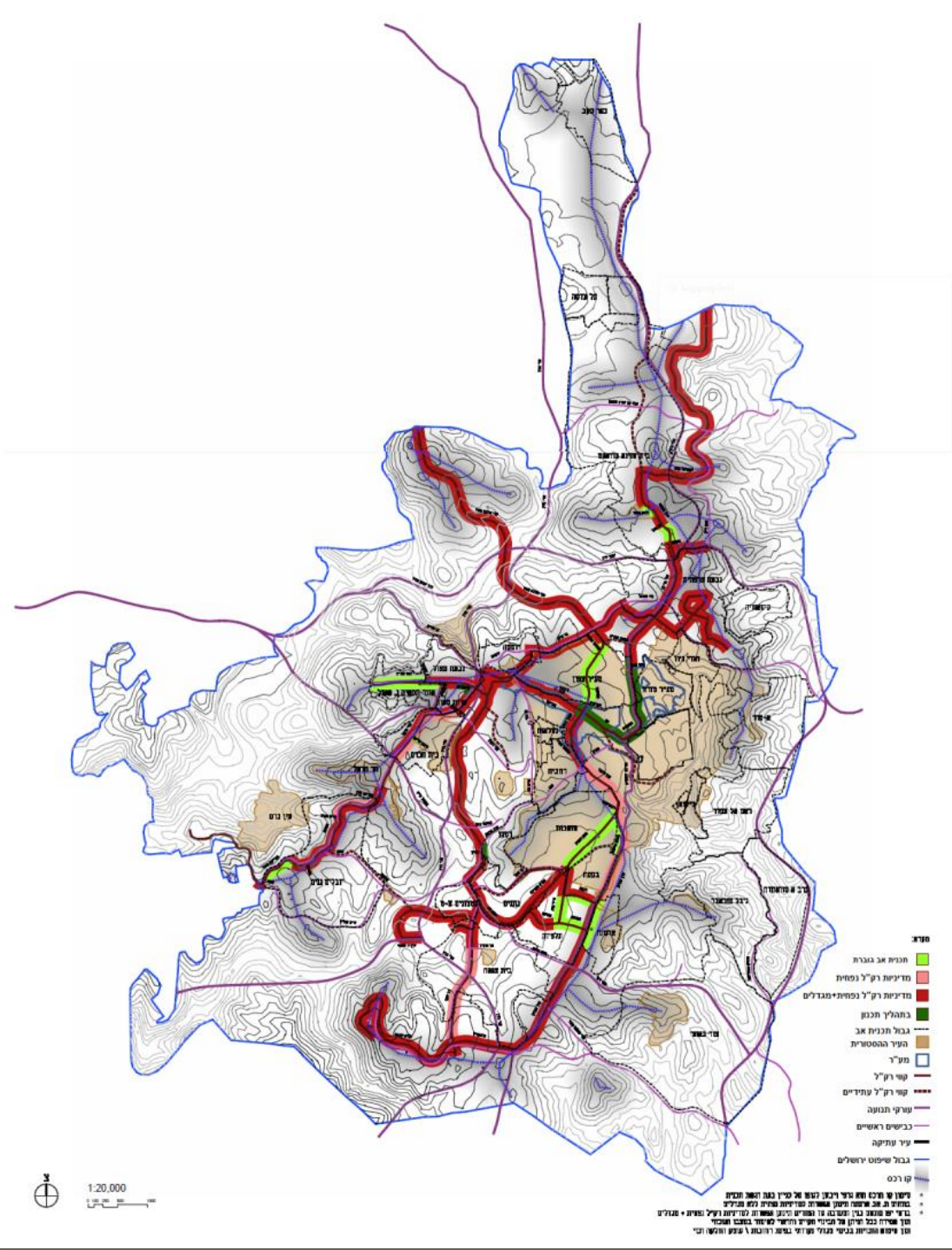
● פטור ליח"ד מתחת ל-45 מ"ר אבל לא יותר מ-80% מהיח"ד הקטנות בכל מגרש.

● שיתוף חניונים וכניסות לחניונים.

● חניון אוטומטי במקומות מאותגרים מרחבית.

● תחולה של הקלה גם על שורה שנייה מציר הרק"ל.

● מנגנון קרן חניה- מגרשים שאין ולא ניתן לפתח בהם מקומות חניה- תקציב החניה של יזם התכנית נלקח כדי לבנות את מקומות החניה במגרש אחר.



# השוואה לתכנית אב

סעיף א.9 "כן נקבע במדיניות הרק"ל כי הבינוי המוצע במסגרתה יישקל בהתייחס לתכנית מתאר, לתכניות אב ומדיניות החלות על שטח התכנית."

סעיף חשוב משום שמטרת המדיניות ליצור תוואי רחוב אחיד ומשופר על צירי הרק"ל כאשר גבולות תכניות האב והמתאר יוצרות מדיניות שונה לצדדים שונים של הרחוב המדובר.

- באזורים המסומנים בתחום העיר ההיסטורית יחולו העקרונות של תכנית מתאר 2000 להגבלת בניית מגדלים והתאמה לסביבה.

- תכניות אב קיימות- גוננים א'-ו', בקעה, המושבות, אזה"ת גבעת שאול, אזה"ת תלפיות, גילה, יובלים-גנים, ארנונה.

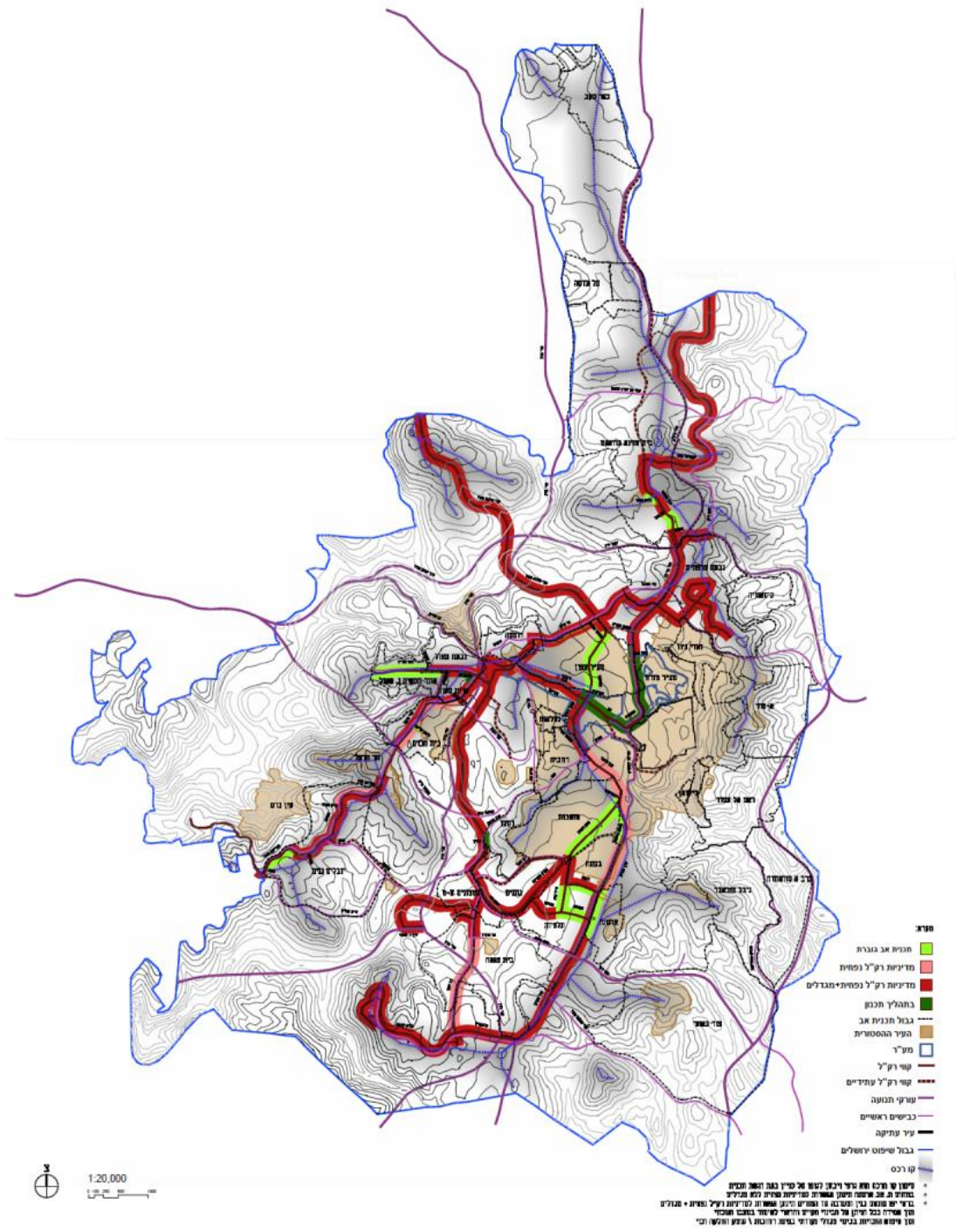
# מפת המדיניות

סימונים 

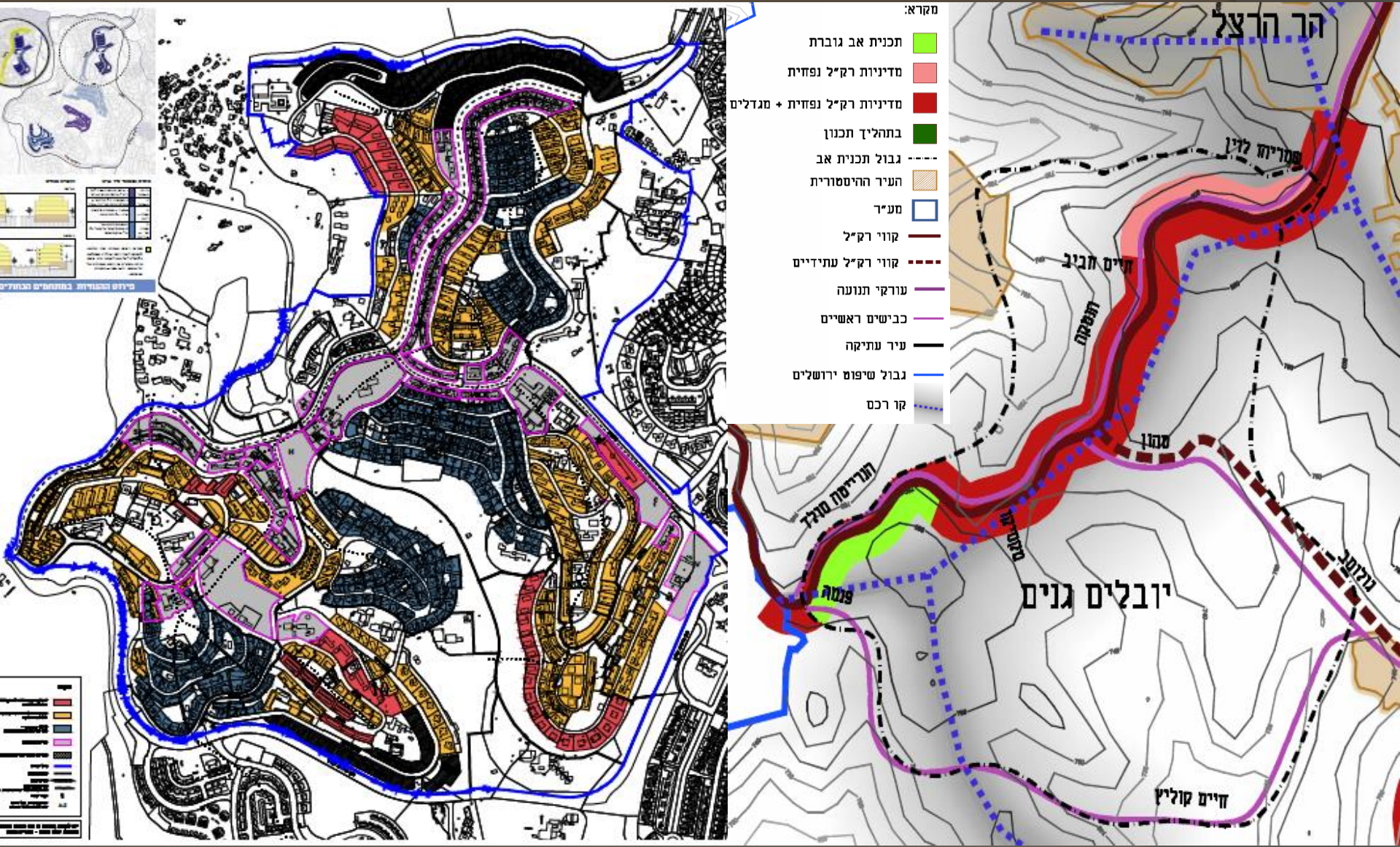
- **ירוק בהיר**- תכנית אב גוברת.
- **ורוד**- מדיניות רק"ל נפחית- בנייה עד 10 קומות ושיקול לאיחוד. חלקות על פי גודלן וצורתן למען תכנון מיטבי.
- **אדום**- מדיניות רק"ל נפחית+מגדלים- מדיניות רק"ל מלאה- כולל בחינת שיקולים. לאיחוד חלקות למען בנייה לגובה.
- **ירוק כהה**- מקטעים בהם נערכה בחינה תכנונית וטרם נקבעה להם מדיניות.

- בהנחיות המדיניות היו נקודות נוספות לעידכון המפה.

- דוגמה- יש להסיר את סימון המדיניות מתוואי הדרך היורדת לעין כרם ומן החלק הנושק להר הרצל.



ניתוח מתחם לדוגמא- מדיניות הרק"ל אל מול  
תכנית אב יובלים גנים



# תכנית אב יובלים-גנים

## מתחם הנטקה ומטה - אגן עין כרם

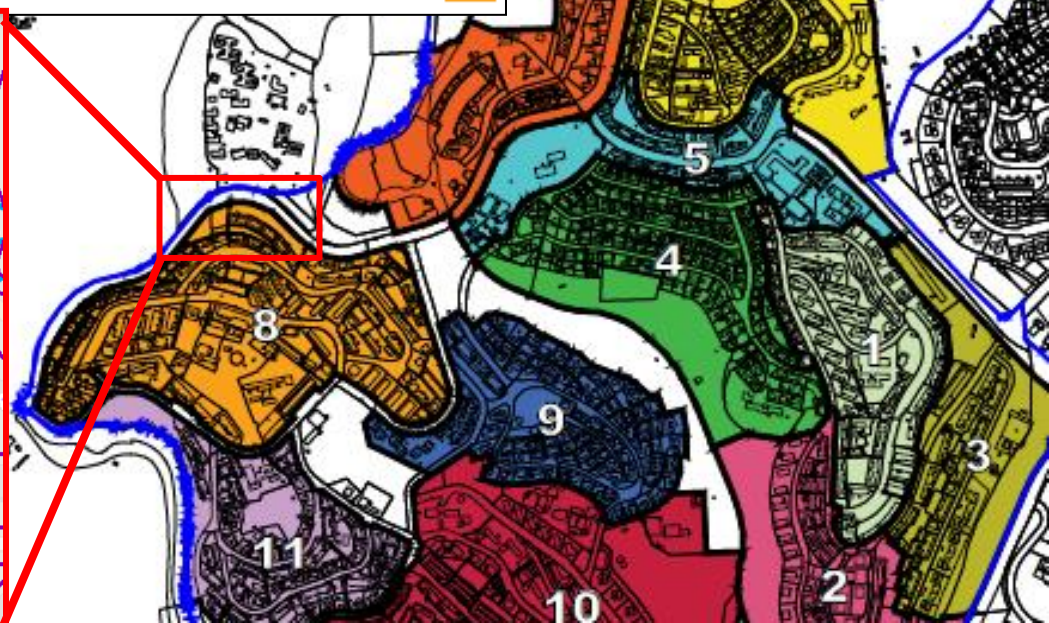
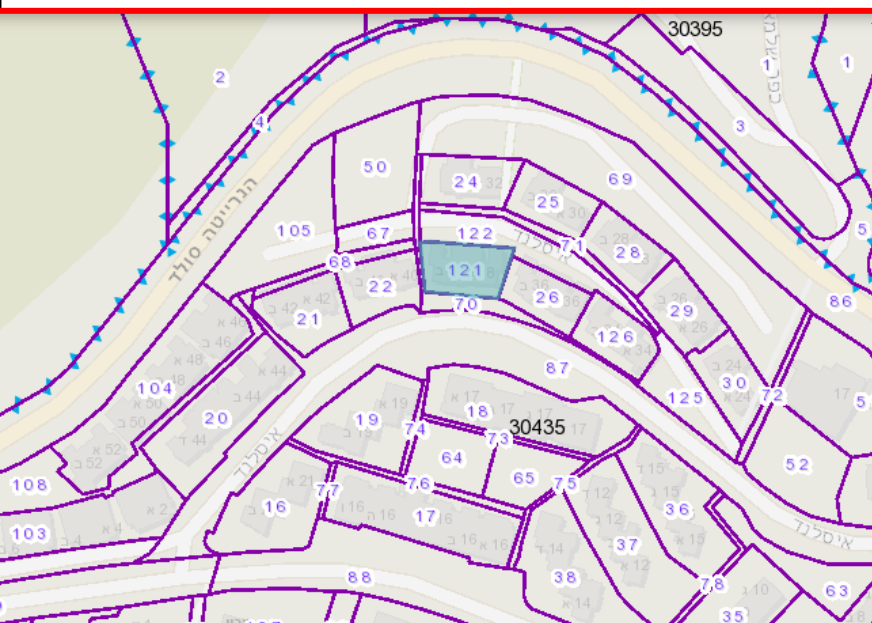
- בחינת הבינוי באגן עין כרם תיעשה בראייה כוללת המתייחסת להיבטים החזותיים של אגן עין כרם, לסוגיות התנועה, הצפיפות, צרכי הציבור, הבינוי הקיים והמתוכנן ולמופע הבינוי הכולל המצטבר באזור.
- כל בינוי במתחם זה ייבחן באופן הדומה לבחינת הבינוי המתאפשר בעיר ההיסטורית, בחתכי אורך רחבים, בהדמיות ובבחינות נצפות הכוללות את כלל הבינוי המתוכנן.
- היקף יחידות הדיור המתאפשר בתכנית להתחדשות עירונית ברחובות אולסונגר וקלנר, כמו כן גם באגן עין כרם כולו, ייבחן בתכנית מכורסת, שתשקול את מכלול ההיבטים המתייחסים לנושא ותיעשה תוך שיתוף התושבים.
- התכנון המתאים לבינויים ברחוב ברזיל ייבחן המסגרת תכנית מפורטת בהתייחס לכלל הנתונים בכלל התכנית ובסביבתה, על בסיס היתכנות מבחינת צפיפות ומבחינות אחרות, ועל בסיס התכנון המתקבל.
- הבינויים ברחוב הנטקה מיועדים בתכנית המתאר 2000 לבנייה אינטנסיבית לאורך קווי הרכבת הקלה והבינוי במתחם זה ייבחן בראיית מכלול השיקולים בתכנית מפורטת.

6

## מתחם סאלד-איסלנד-דהומי-מקסיקו

- יידרש תכנון כולל להתחדשות עירונית בגוש 30435, בחלקות מס' 21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 50, 67, 68, 69, 70, 71, 105, 121, 122, 125, 126. מאפייני הבינוי יהיו ככלל, מרקמיים וייבחנו בתכנון המפורט.

8



# אופי ציר הרק"ל

## במתחם 6

צד מזרחי- בנייה נמוכה של בתים פרטיים מעל הרחוב עם שיפוע גבוה וכניסה מהרחוב הפנים-שכונתי (ובכך מנותקת מהציר).

צד מערבי- הכניסה לבתים הפרטיים (חד ודו משפחתיים) נמצאת על הרחוב וכניסה לבינייני שיכונים ישנים (6-12 קומות) מהרחוב המקביל למטה.

תכניות בשטח

- מאושר-התחדשות רחוב טהון- 3 ביניינים 9,16,11 קומות (225 יח"ד) עם קומות מסחר
- מאושר- הדסה הקטנה- 4 מגדלים 17 קומות מגורים וקומת מסחר (450 יח"ד)
- הופקדה- מתחם בזק- מגדל 30 קומות מגורים (150 יח"ד) ובניין מוסדות ציבור 6 קומות
- מקדים- הנטקה 78,80,82,84 - 4 מגדלים 24 קומות (480 יח"ד)



# אופי ציר הרק"ל

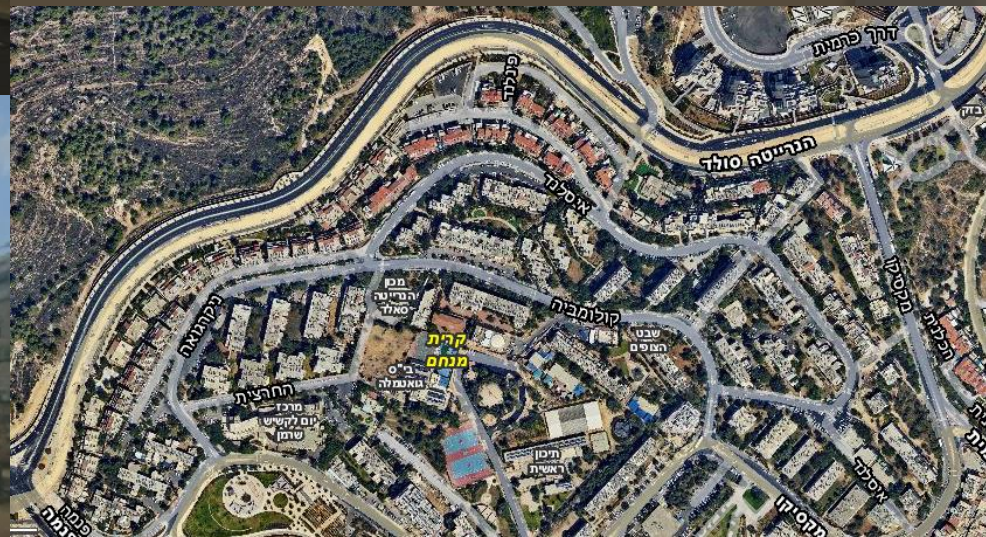
## במתחם 8

- צד אחד מבונה- בנייה נמוכה של בתים פרטיים (מצפה מנחם) מעל הרחוב עם גישה בשיפועים גבוהים ויציאה לרחוב ניקרגואה למעלה ובכך מנותקת מהציר. בהמשך לכיוון רחוב מקסיקו יש בניינים יותר גבוהים (6 קומות) שיוצאים לרחוב איסלנד.

- צד שני- כמה מגדלים חדשים קרוב לצומת עם רחוב מקסיקו עם גשר ארוך המחבר אותם לרחוב

- תכניות בשטח

- בקרבת מקום- פינוי בינוי פנמה 2-6 (2 בניינים 24 קומות ומוסדות ציבור), ומקסיקו 2 (לא מעודכן)

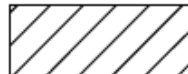


# תכנית אב יובלים-גנים

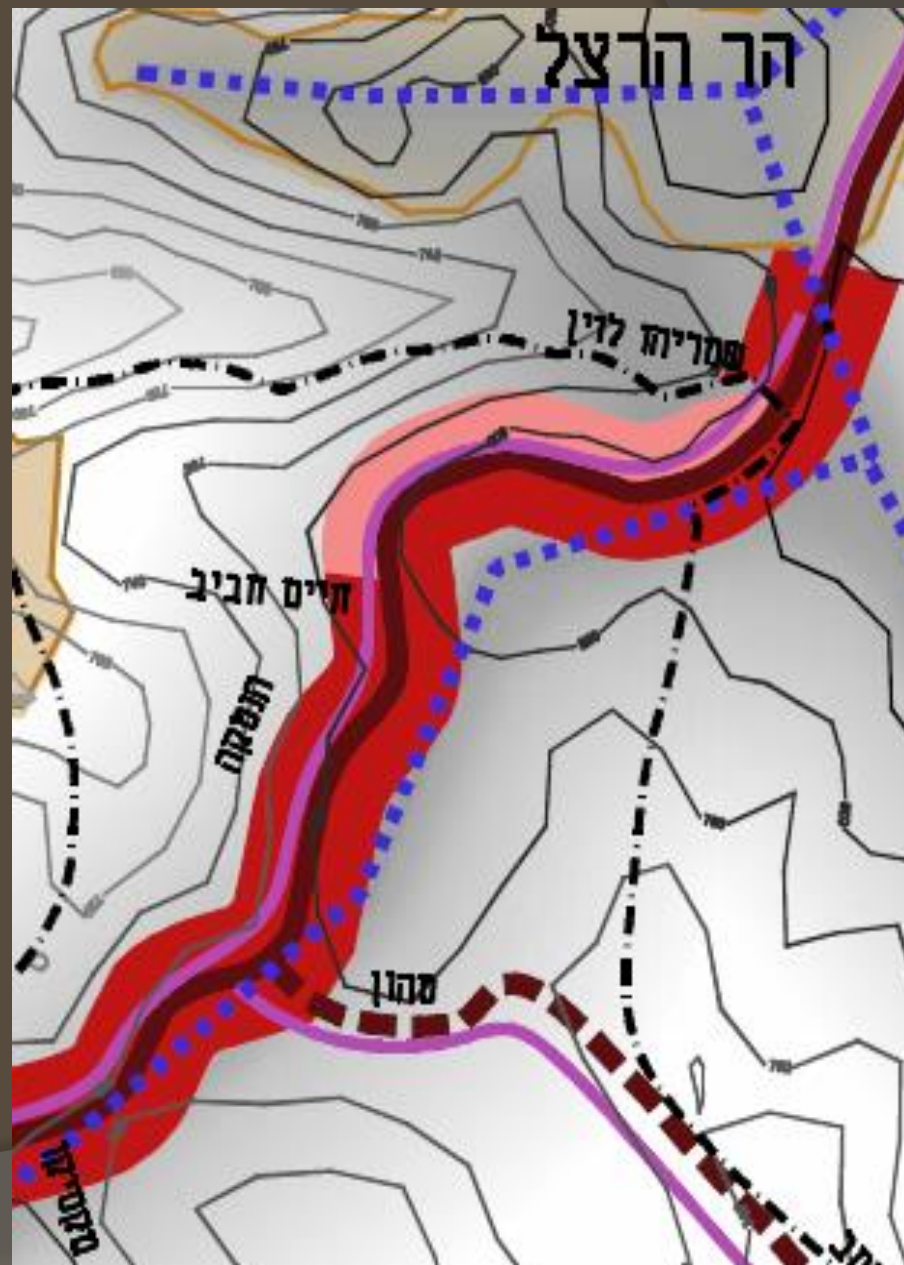
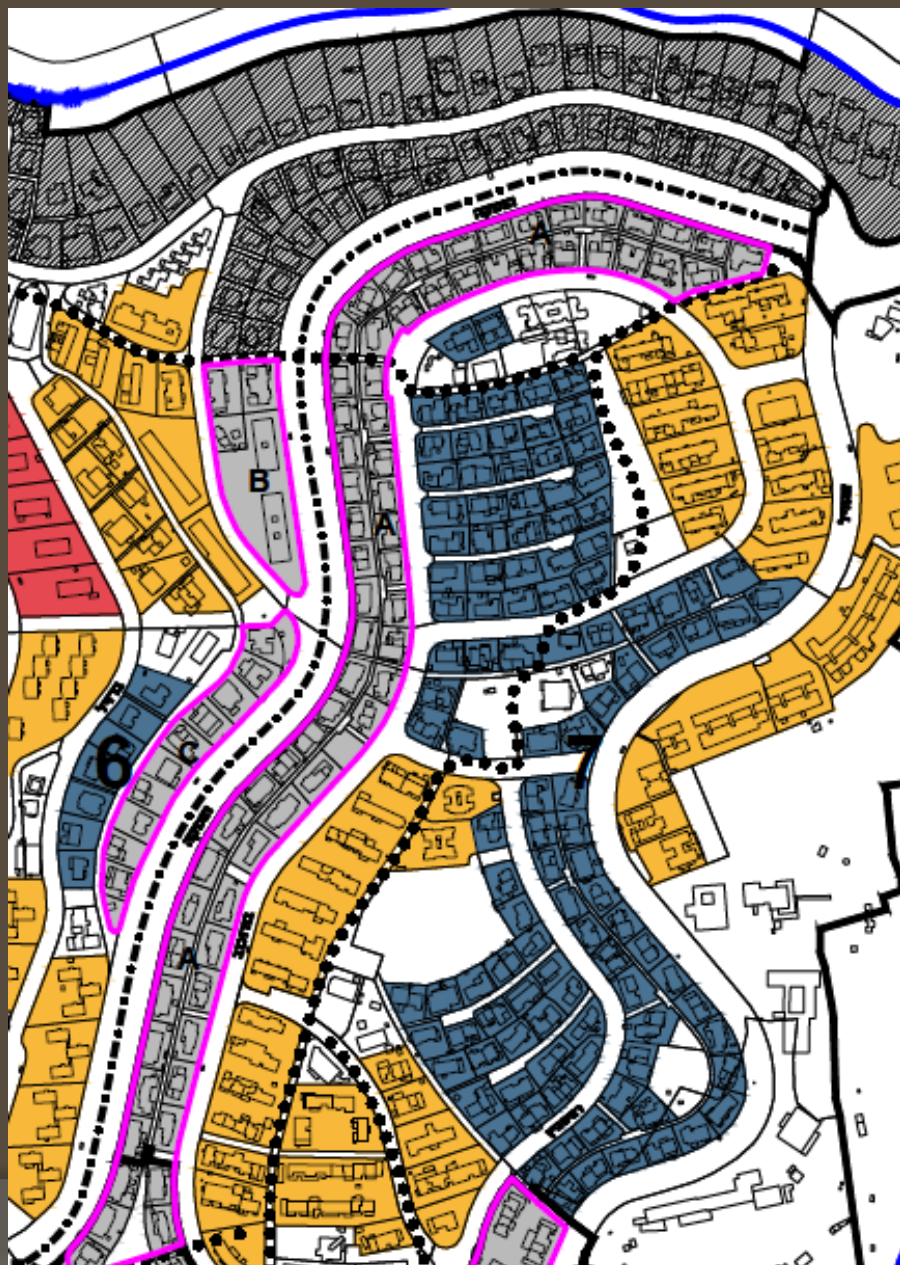
## המתחמים מחולקים על פי מצב הדיור במתחם ורמת הצורך והדחיפות לתכנית פינני-

| מאפיין                                                            |                                                          | הנחיות בינוי                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                               | הערות                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
|                                                                   | מתחמים הכוללים מספר מגרשים ובינוי במצב פיסי וחברתי ירוד. | <div>1. מתחמים אלו מיועדים להתחדשות עירונית מעמיקה.</div> <div>2. במתחמים אלו ישקל פתרון של פינוי בינוי וכן פתרונות אחרים.</div> <div>3. שיעור הציפוף לפי בדיקה כללית ובהתאם למדיניות הועדה המחוזית לתכניות התחדשות עירונית.</div> <div>4. צפיפות ותמהיל יקבעו בתכניות מפורטות על פי האיכות האדריכלית.</div> <div>5. התכנון המתאים לבינויים שכרחוב ברזיל ייבחן במסגרת תכנית מפורטת בהתייחס לכלל הנתונים בתחום התכנית וסביבתה על בסיס היתכנותו מבחינת צפיפות ומבחינות אחרות ועל בסיס איכות התכנון המתקבל.</div> |                                                                                                                                                               | <div>1. תינתן חשיבות עליונה לשילוב הדיירים הנוכחיים בשכונה המתחדשת. תבוצע עבודה קהילתית חברתית משולבת של היום והגורמים העירוניים השונים, להכנתם ושילובם האופטימלי בפרויקט.</div> <div>2. הפרויקט ייצר מנגנון שיתן מענה לדמי האחזקה הגבוהים הנדרשים בפרויקט החדש, לבעלי הדירות שהתגוררו במתחם עד לפינוי ואשר ימשיכו להתגורר בו.</div> |                                                                        |
|                                                                   |                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | בנייה מרקמית, נמוכה יותר במרכזי המתחמים וגבוהה יותר בשולי המתחמים ולאורך צירים ראשיים. תכנון להתחדשות עירונית במתחם זה, יישקל בכפוף לבחינת חלופות כאמור לעיל. | יתאפשרו תכנון ובניה של מגרשים בודדים באופן עצמאי על גודל זכויות הבניה, מספר הקומות והתכנית עד 130% מהמותר על פי סעיף 5 לתכנית המתאר, כאשר אחד משלושת המרכיבים (%) בניה, מס' קומות, תכנית) חייב להשאר ללא תוספת בכל מגרש.                                                                                                             | בכל מקרה לא תותר הקמת מבנים שגובהם עולה על 12 קומות במגרשים מקבוצה זו. |
| 1. מרקמי "ער גנים" - בתים חד/דו/משפחתיים או בניינים בעלי 4 דירות. | 2. מבנים דו קומתיים טוריים בני 12-20 דירות.              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                        |
|                                                                   |                                                          | דו משפחתי                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 2. תוספת 2 יח"ד בכל מגרש והגדלת זכויות הבניה ל- 75%.                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                        |
|                                                                   |                                                          | דו קומתי, 4 דירות                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 160% ב-4 קומות מעל קומת חניה - על פי חתך מנחה.                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                        |
|                                                                   |                                                          | דו קומתי, טורי 12-20 דירות                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | התפתחות למבן טורי (4 קומות) קוטג' על קוטג'. על פי תב"ע תקפה 5039.                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                        |
| פרוייקטים מיוחדים לאורך ציר הנטקה-סאלד והשדרה המרכזית.            |                                                          | גובה מקסימאלי יהיה על-פי תוכנית המתאר.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                               | ראה עמודים 9-20 בחוברת המצורפת                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                        |

אחד לא לציפף עב"י תכנית מתאר 2000

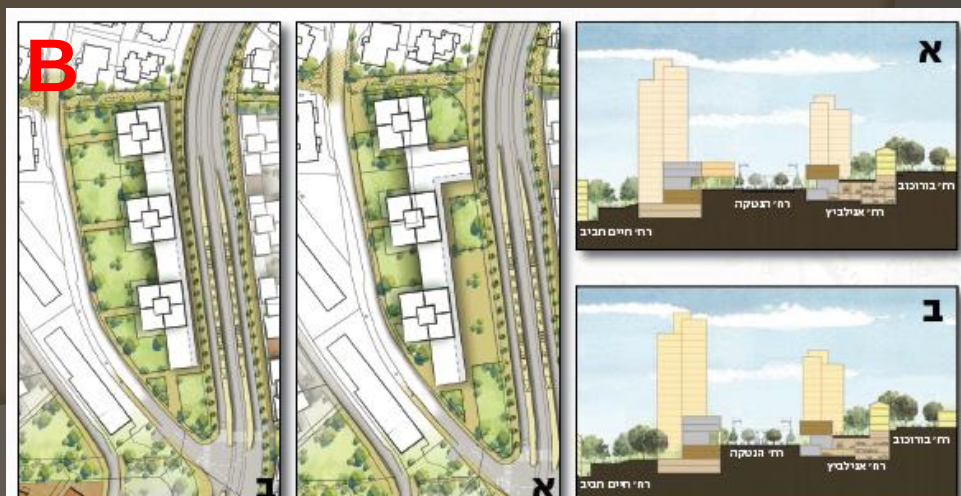


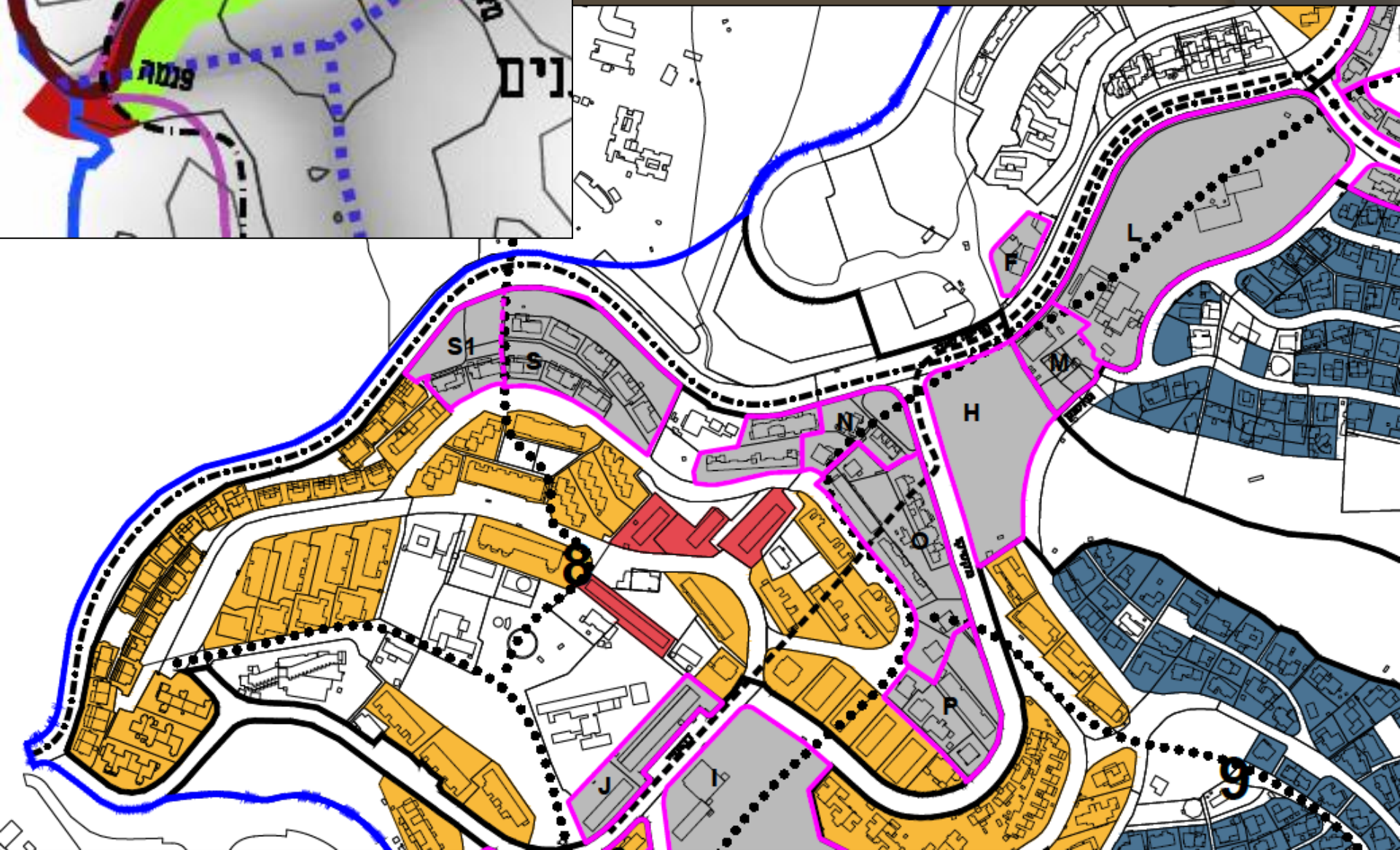
# השוואה - אזור קרית יובל



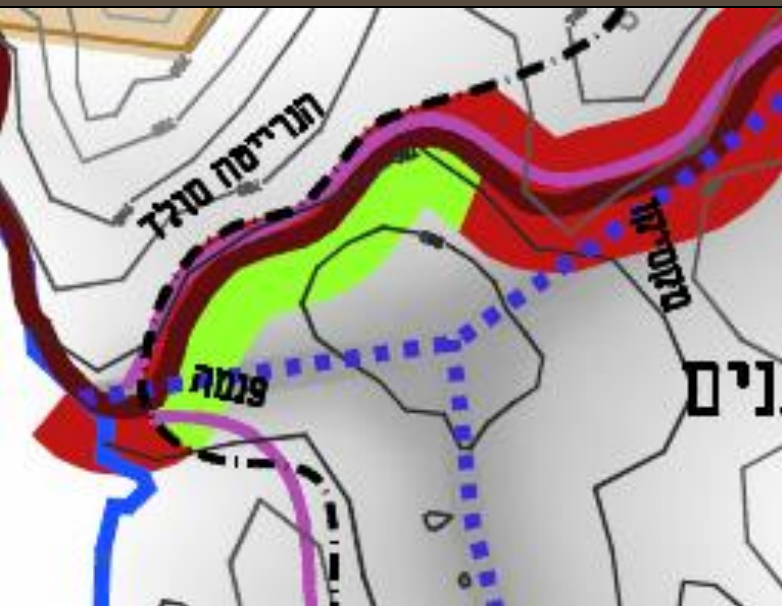
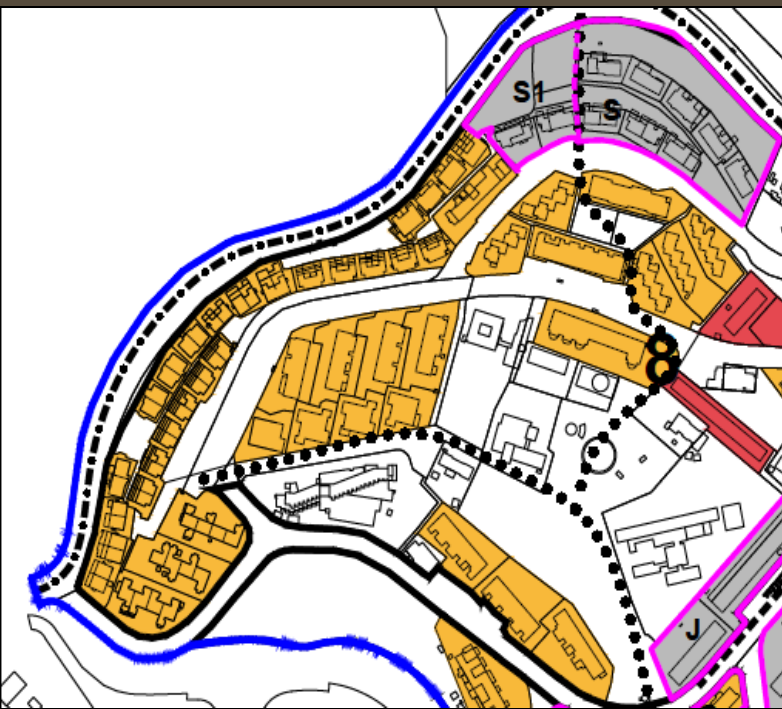
# מתחמי תכנון מיוחד

- מתחם A- הנטקה.
- מתחם B- תחנת חיים חביב.
- מתחם C- הנטקה- רח' אברהם שרון.
- מתחמים אלו לפי מדיניות הרק"ל נחשבים כחלק מהמדיניות ולא תכנית האב.
- המתחם המסומן בורוד הוא מתחם בו תתקיים מדיניות רק"ל נפחית- בתכנית האב אין לו תכנון חוץ מציפוף ע"פ תכנית מתאר 2000.





# השוואה - אזור קרית מנחם



- מתחם המסומן בצהוב- מתחם המיועד להתחדשות עירונית פחות אינטנסיבית.
- בנייה מרקמית, לא גבוהה מ-12 קומות.
- מתחם מסומן בירוק בהיר במפת מדיניות הרק"ל (כתום+מתחם S במפת תכנית האב)- באזור זה תכנית האב גוברת על המדיניות.
- מתוך החלטת הוועדה המחוזית בנושא תכנית אב יובלים-גנים: "המבנים שבמצפה מנחם, יצורפו לקטגוריה המרקמית (כתומה) ולא ייקבעו כמרקם לשימור. תקבע בהנחיות הנחייה שתנוסח בתיאום עם לשכת התכנון ועיריית ירושלים שתקבע את הקריטריונים בהם יישקל ציפוף אינטנסיבי במתחם."
- צומת אורה נמצאית מחוץ לתחום תכנית האב ולכן שם הסימון הוא אדום- מדיניות הרק"ל גוברת.

# מתחמי תכנון מיוחד



מיסוד כיכר עירונית מרוחה סביב פסל המפלצת והוספת בניה בשימושים מעורבים בשטח הדסה הקטנה בשתי חלופות:

## חלופה א'

- שמירה על מבנה הדסה הקטנה, תוך הרחבתו לשימוש הקהילה ויצירת כניסה משמעותית מרחוב צ'ילה.
- הקמת מבנה בעל שימושים מעורבים הסללים חזיתות מסחריות לכיוון רח' סאלד ולכיוון הציר הפנימי המוליך למתחם פיליפ לאון.
- השטח המיועד למסחר יהיה כ-2,000 מ"ר, מעל מצעים עד כ-4,000 מ"ר למסחר/ תעסוקה מקומית ומעליהם 3 מבני מגורים גבוהים. המרוקס יצור חניון ציבורי ות קרקעי שירות גם את מתחם פיליפ לאון.

## חלופה ב'

- כנ"ל, אך ללא שמירה על מבנה "הדסה הקטנה" ותוך יצירת החזית המסחרית סביב "כיכר המפלצת", שמירה על ציר ירוק פתוח ממנה למתחם והפרשה של כ-2.5 דונם למבנה לצרכי ציבור לאורך ציר זה.

שצ"פ: ביפוי באחת משתי החלופות שיקלול את פיתוח השטח כולו, כולל מחצית רחוב סהון, הצמת עם רחוב הנטקה, ציר הולכי רגל לכיוון המתחם ושצ"פ סביב המפלצת בגודל שלא יפחת מ-4.5 דונם, תוך שימור העצים שבמקום, ושמירה על פסל המפלצת באחריו. מבני ציבור: כחלק מרחוב סהון ובראיית כלל המרחב, מחייב בדיקה של השירותים הקיימים מול הצרכים.

- מתחם L- כיכר המפלצת-הדסה הקטנה.
- מתחם G+M- מתחם פיליפ-ליאון+פרויקט "בזק".
- מתחם H- מפגש הוודיות.
- מתחמים אלו נמצאים בסימון אדום- מדיניות רק"ל גוברת.



## מתחם פיליפ-לאון



הרחבת מתחם פיליפ לאון ע"ג שטח חום קיים, כולל אפשרות לתוספת קומות על פי צרכי גידול כמות התושבים ברובע. התכנון יקח בחשבון את פתיחת המתחם לכיוון ככר "המפלצת" מצפון מזרח ולמרכז התרבות המוצע מדרום מערב.

שצ"פ: ההרחבה תכלול פיתוח כל השטחים הפתוחים הסובבים אותו כשטח פתוח נגיש לקהילה ולא מגודר.

## פרויקט "בזק"



יצירת מרכז תרבות רובעי משמעותי, הפונה אל הפארק הרובעי מדרום, ממקום על קו התפר שבין קרית יובל וקרית מנחם, על ציר הרכסים, ונמצא על תוואי הרכבת בציר סאלד. מעל המרכז יוקם מבנה מגורים גבוה שיהווה מנוף כלכלי להקמת הפרויקט.

מרכזת בזק חלופית ותוקם במתחם. מבנה המגורים הקיים (מגרש 20) יכול לקבל את השטח הצמוד המיועד למגורים (מגרשים 17,37). מעבר לרחוב גרוסמן שזכויותיו ככל "שיכון עולים".

שצ"פ: לעת הקמת הפרויקט תעוצב רחבה עירונית במפלס רחוב הנטקה, בשצ"פ הצמוד לפרויקט, כמסלול יום.

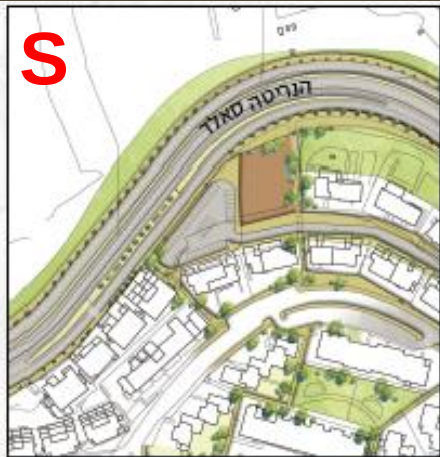
מבני ציבור: השירותים הציבוריים יבטיחו שירות למרחב כולו.



פיתוח גן ציבורי משמעותי בחלקו העליון של הפארק הרובעי בואדי האסבטוניים- בתפר שבין קרית יובל לקרית מנחם. הגן יקשר מבנה התרבות שמצפון אל הכיכר העירונית המוצעת בכניסה לקרית מנחם מדרומו ואת הפארק הרובעי לאודי עין כרם.

# מתחמי תכנון מיוחד

- מתחם F- תחנת הדלק והשצ"פ
- מתחם N- תחנת מקסיקו.
- מתחם S1-S- תחנת איסלנד.
- מתחמים N+F נמצאים בסימון אדום- מדיניות רק"ל גוברת.
- מתחם S נמצא בסימון ירוק בהיר- מדיניות תכנית אב גוברת.



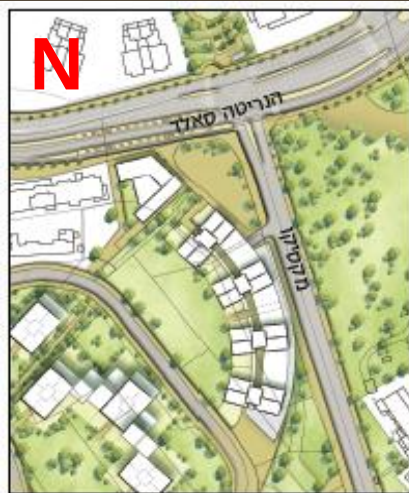
בחנית אפשרות ליצירת מבנים גבוהים עם חזית מסחרית הפונה לרח' סאלד ולתחנת איסלנד. הפרויקט מחייב חציה של תוואי הרכבת הקלה באזור זה והחלופות שנבדקו הן תנועתיות בעיקרן.

## חלופה א'

כביש שרות אחורי המלווה את החזית המסחרית לאורך המדרכה ליד הרכבת הקלה. הגישה לכביש שרות זה מרח' איסלנד ע"י תוואי של שצ"פ, שטח חום וחניון מתוכנן ע"י הרכבת הקלה.

## חלופה ב'

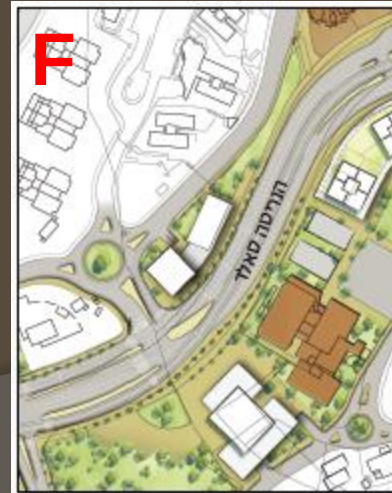
יצירת צומת חדשה ברח' סאלד עם חיבור פנימה החוצה את תוואי הרכבת הקלה. מיקום הצומת בין שתי הצמתים (אורה ומקסיקו) בקטע הישר שליד תחנת איסלנד. ביצוע צומת זה מוצדק רק עבור פרויקט גדול ומשמעותי בחלל מסחר - "קניון מנחם", דירות רבות 1-400-800 מקומות חניה.



במסגרת פרויקט פינוי בינוי מקסיקו (מקסיקו 2, סאלד 11, איסלנד 20):

- ככר עירונית בשטח של כ-2 דונם, בצומת מקסיקו סאלד.
- ליצירה פרויקט בעל שימושים מעורבים הכולל חזית מסחרית לכון הכיכר ולכוון רחוב סאלד. בשטח של כ-1000 מ"ר, מעליו מסחר/תעסוקה בשטח 1500 מ"ר נוספים ומעליהם מגורים.
- המבנה מגשר על הפרשי הגבהים שבין כיכר מקסיקו לרח' איסלנד, ויוצר את תחילתו של ציר הרגל מהכיכר ועד מגדל המים ברום הגבעה.

שצ"פ: המתחם יוצר כיכר עירונית בצומת מקסיקו סאלד, תוך שימור חלק מהעצים הבוגרים הקיימים שם. בנוסף יבנה מעבר הולכי רגל פתוח לרחוב איסלנד מדרום לפרויקט, וכן מעלית פתוחה לציבור כחלק מהמבנה, שתאפשר עליה נוחה ממפלה מקסיקו למפלס איסלנד. כל אלו כמסלול יום.



ניצל הפרש המפלסים שבין רחוב סאלד לפסח חברוני, לפרויקט משולב של תחנת דלק, מסחר ותעסוקה. הפרויקט יפנה חזית פעילה חמינה לשני הרחובות ולשצ"פ שמצמנו ויאפשר את הרחבת צומת סאלד חברוני על פי צרכי התנועה והתחבורה.



# התייחסות המנהלים הקהילתיים למדיניות הציפוף לאורך הרק"ל

המדיניות הוצגה למנהלים הקהילתיים וקיבלה תובנות ותגובות אותם היא ריכזה לחוברת נלווה למסמך המדיניות- להלן כמה נקודות חשובות שהוזכרו אך לא הוטמעו במדיניות.

## ממשק עם שכונות:

תובנה 7: "על המדיניות להתייחס לתכנון פנים השכונה בדגש על קו הבינוי השני ואף מעבר לכך תוך... יצירת מרחבים ציבוריים..."

תובנה 6: "יש לקבוע... מנגנון להוספת מעברים להולכי רגל ולרוכבי אופניים לפינים השכונה מציר הרק"ל בשילוב אמצעים מכאניים (דרגנועים, מעליות, מסועים)".

תובנה 10: "המדיניות המוצעת היא לינארית, לאורך קווי הרק"ל. היות והפוטנציאל מתרכז סביב תחנות הרק"ל מומלץ לבחון תכנית רדיאלית סביב תחנות הרק"ל."

## תכנון עירוני:

# סיכום ביניים- ניתוח מדיניות הציפוף

- בתהליך לעיל נותחו התוכן של המדיניות וההשוואה שלו לתכנית אב יובלים- גנים לדוגמה.
- ישנם כמה קריטריונים חשובים לבחינה כשיוצרים מדיניות פיתוח מוטה תחבורה (בהינתן סקירת הספרות ובחינת חומרי המדיניות):

|                                          |                                                     |                |                                                        |                                             |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| גודל מגרשים                              | אופי חיבוריות ומיקום ביחס לצמתים מרכזיים ומרכז העיר | איכות היסטורית | אופי בניית מגורים קיימת- שיכונים, וילות, מרקמי, מגדלים | ערך כלכלי נוכחי של מתחמים                   |
| אופי מרחבים ומבנים ציבוריים קיימים במתחם | אופי אוכלוסייה קיימת                                | איכות נופית    | חוות דעת מקומית דרך המינהלים הקהילתיים                 | תכניות קיימות באזור- תכנית המתאר ותכניות אב |

- מתוך הנתונים ניתן לראות כי המדיניות התייחסה רק לכמה אספקטים:

- איכות היסטורית
- גודל המגרשים

- השוואת המדיניות לתכנית המתאר ותכניות האב של השכונות.

- המדיניות גם הוצגה למינהלים הקהילתיים השונים לתגובה והערותיהם נכללו בנספח למדיניות. למרות זאת, היו כמה נקודות חשובות שלא הוטמעו כלל במדיניות עצמה.

# מסקנות ביניים טובנות מתוך הניתוח הראשוני

- לפי הניתוח של המתולוגיה של יוצרי המדיניות ניתן לראות שעיקר הדגש בבחינת המתחמים (במקרה של יובלים-גנים) היה על גדלי המגרשים עם מעט השפעה של תכנית האב על הבחירה.
- הניתוח נעשה על מתחמים שדרות הרצל-קרית משה, קרן היסוד ויעקב פת-קטמונים.
- אין עדין חומרים נגישים למתחמים שנעשתה בהם עבודה מעמיקה מבחינת קריטריונים אחרים.
- חסרים הבחינה והמיפוי של ההליכות והחיבורים מצירי הרכבת וכן המדיניות על רקע מפות תכניות האב ותכנית מתאר 2000.

# מסקנות ביניים טובנות מתוך הניתוח הראשוני

◎ **מקומות שונים צריכים התייחסות נוספת מורחבת של המדיניות שתעשה על פי הניתוח המתודולוגי שיוצג בהמשך.**

- כיום המדיניות מאוד מכלילה ואינה מסווגת מתחמים לפי קריטריונים נוספים ואופי החיבור לשכונות. צריך לבחון את ההתכתבות של ציר הרכבת עם השכונות אותן הוא משרת.

# Clustering urban uses around public transport hubs

**Cluster = לאגד ולחבור יחד**

- מטרת פיתוח מוטה תחבורה ציבורית הינו ליצר אשכולות פעילות שיש להן נגישות קלה לתחנות לאורך צירי תחבורה ציבורית.
- נגישות זו, של יותר תושבים הגרים במתחם האשכול ליותר מוקדי תעסוקה ופעילות הנמצאים באשכולות הללו תעודד שימוש בתחבורה ציבורית ופחות שימוש בתחבורה פרטית.
- לשם מימוש מטרה זו, יש לתכנן לא רק את המרחבים לאורך צירי תחב"צ (במקרה שלנו, הרק"ל), אלא גם להתייחס לאשכולות ברדיוסים מורחבים סביב התחנות של התחבורה הציבורית.

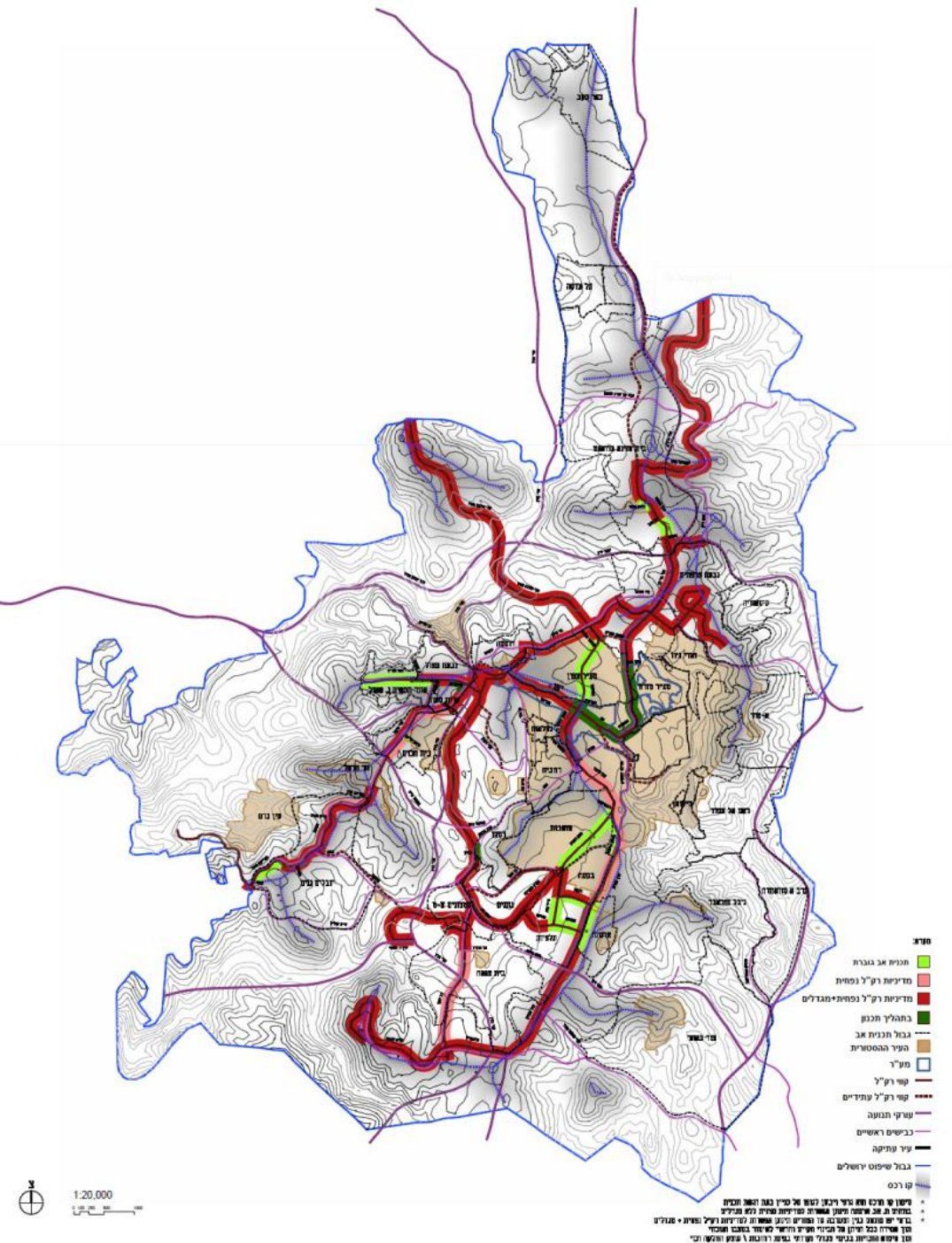
# מדיניות ציפוף לאורך הרק"ל בירושלים-

יצירת אשכולות הליכות ושימושים  
אורבניים מוגברים סביב תחנות

מדיניות ציפוף לאורך  
הרק"ל- מדיניות המנסה  
לקדם תכנון מוטה תחבורה  
ציבורית ע"י ציפוף מגורים  
ושימושים אורבניים לאורך  
צירי הרק"ל הקיימים  
והמתוכננים בירושלים.

המדיניות מתייחסת  
להרחבת המדיניות  
ממגרשים מצרניים לציר  
הרק"ל בלבד למגרשים  
פנימיים רק ב-2 מקרים:

- פינות רחוב וצמתים מרכזיים  
הסמוכים לתחנות רק"ל.
- מגרשים המשכיים המיועדים  
לשטחי ציבור (חום וירוק).



# דוגמה- בה"ת יובלים גנים (תכנית אב לתחבורה)

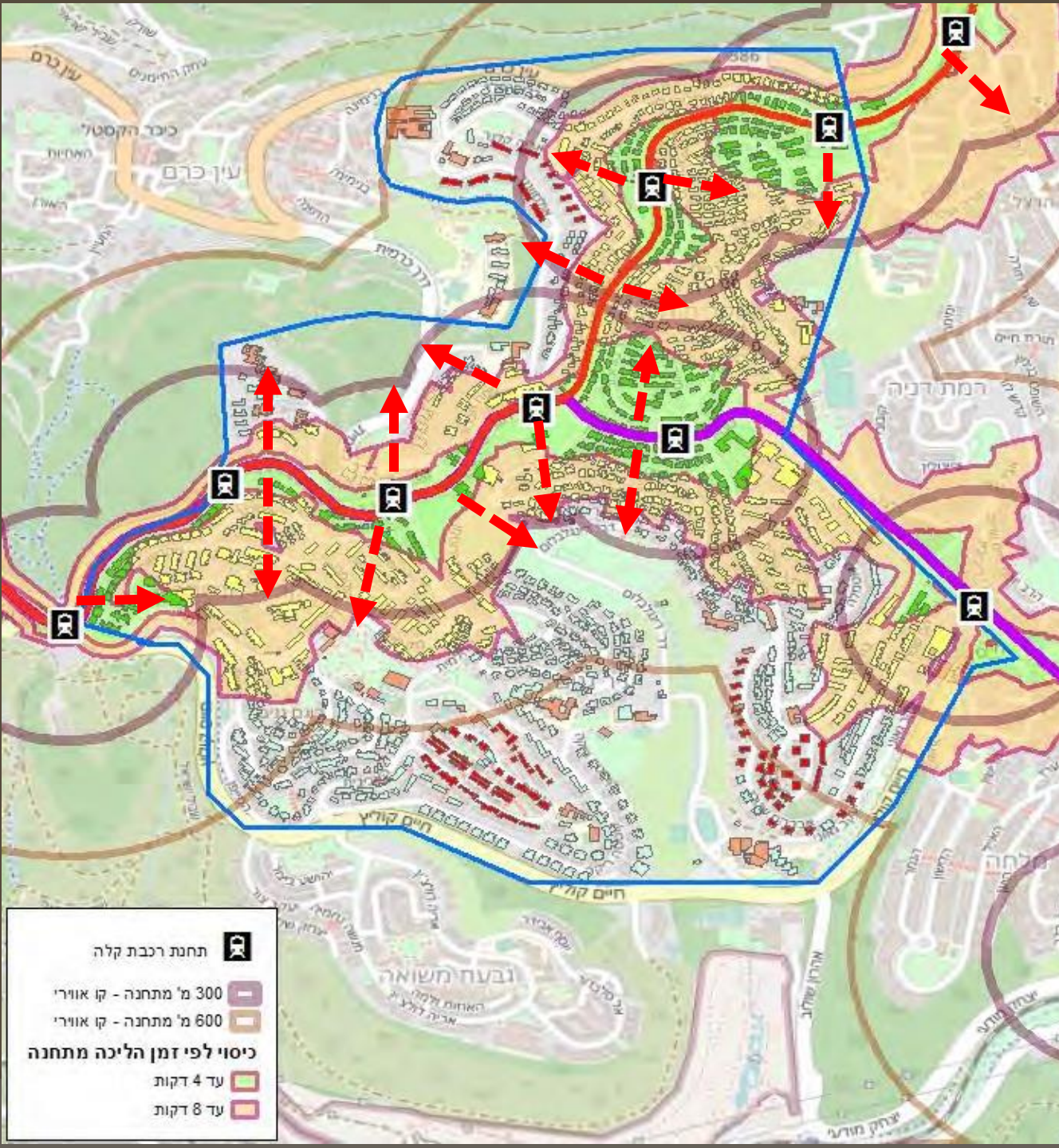
מיפוי באפרים (buffer)  
של הליכות סביב ציר  
הרק"ל

מסומן בירוק באפר  
מרחקי ההליכה של 4  
דקות מהתחנה בהינתן  
מעברים וטופוגרפיה.

\*באפר זה הוא דינמי  
וניתן לשיפור!\*

ניתן לטייב את הבאפרים  
הללו על ידי שדרוג  
המעברים והפיכתם  
לנגישים, נוחים ובטוחים  
עם שימושים ציבוריים  
לאורכם המעברים בין  
תחנות הרק"ל ומקומות  
מרכזיים בשכונה.

כך ניצור "תכנית  
רדיאלית סביב תחנות  
הרק"ל".

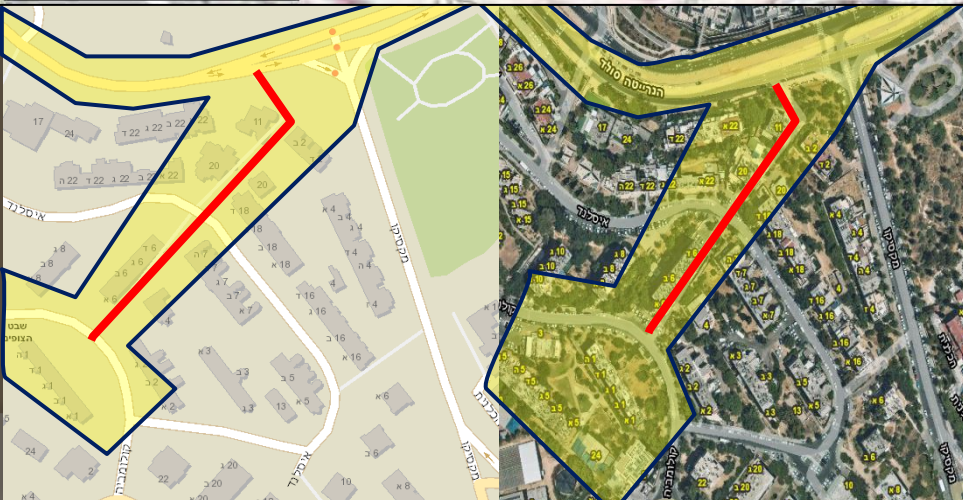


אזורי כיסוי של תחנות הרכבת הקלה העתידיות  
(כולל הקו הסגול) לפי מרחקי הליכה של 4 דקות ו-  
8 דקות מהתחנה, על בסיס רשת הרחובות  
והמעברים והטופוגרפיה (צוות תכנית אב לתחבורה  
ירושלים), לעומת רדיוסים אזוריים



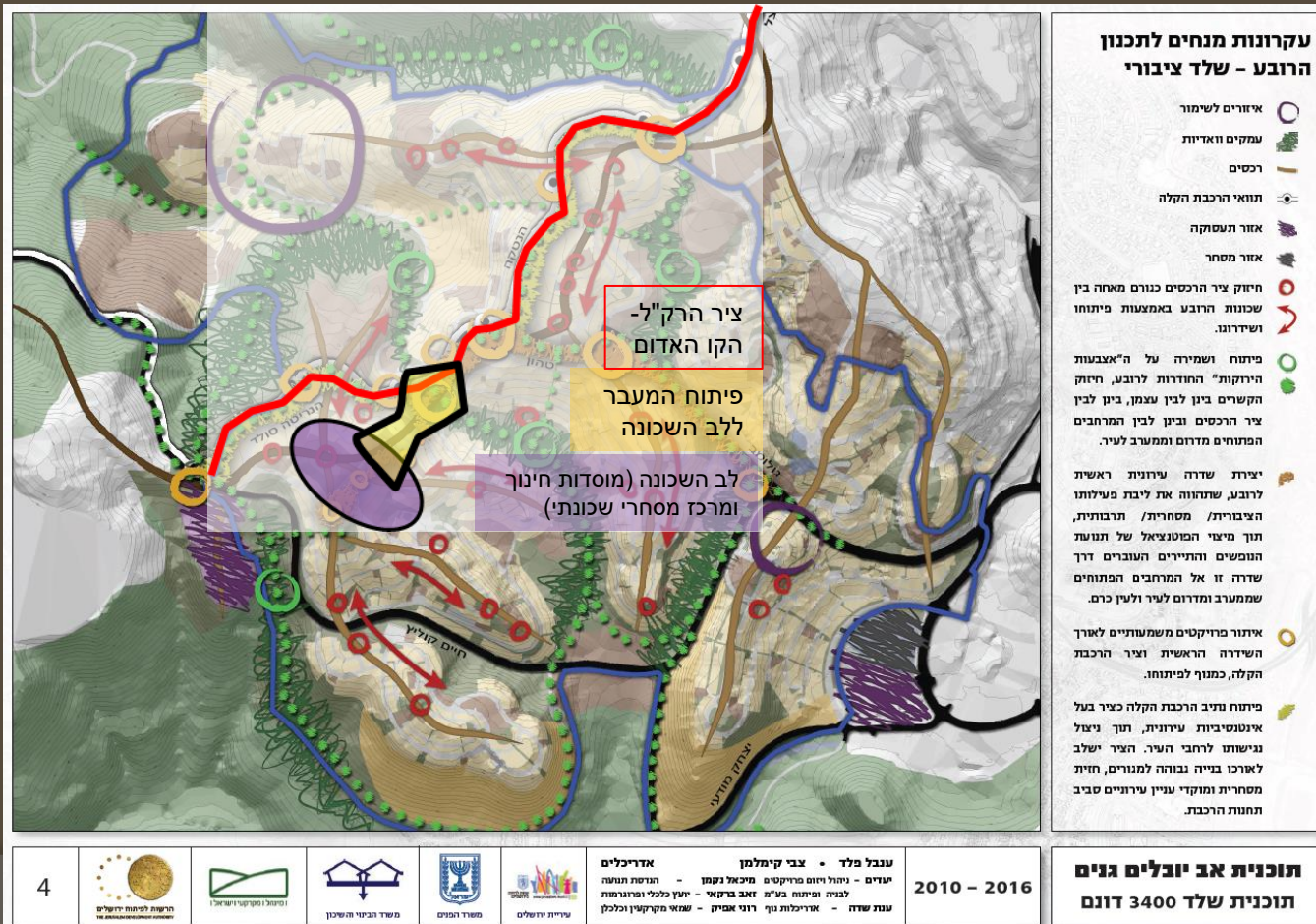
# מקרה בוחן - אשכול תחנת רק"ל מקסיקו

- שכונת קרית מנחם היא שכונה שהקשר שלה אל הרק"ל קיימת רק על הקו האדום.
- כיום (לפי מפת ההליכות) ציר הרק"ל אינו נגיש כמעט כלל מבחינת הליכות לשכונה אותה היא משרתת.
- קרית מנחם מלאה בפרוקטים של התחדשות עירונית ומתחמי פינוי- בינוי- הציפוף בשכונה יגדל משמעותית.
- חשוב לחבר באופן יותר אורגני את תחנות הרק"ל לשכונה לספק שירות למירב התושבים ובכך להפחית את השימוש בתחבורה פרטית שתעמיס על השכונה.
- חיבור אורגני יכלול נגישות הלכיתית, שימושים ציבוריים ומסחר לאורך צירי החיבור, ומרחבים פתוחים נעימים ובטוחים להולכי הרגל.



# חשיבות הבחירה במעבר מקסיקו-איסלנד-קולומביה

- במצגת תכנית אב יובלים-גנים יש ניתוח של השלד הציבורי של השכונות.
- הצירים המסומנים בצהוב הם נתיבי חיבור מציר הרק"ל אל תוך השכונה בהינתן מיפוי המרחבים הציבוריים בתוך השכונות והנגישות הטופוגרפית אליהם.
- כך החיבור בין מקסיקו לאיסלנד ולקולומביה מחבר את ציר הרק"ל ללב השכונה- מתחם מוסדות החינוך המרכזיים (בי"ס ראשית, בי"ס גואטמלה, המינהל הקהילתי והמרכז המסחרי).



# בחינה מרחבית- צומת מקסיקו



בשקופיות הבאות ניתן לראות את  
הפוטנציאל לשינוי המרחב מנקודת  
מבט של הולך רגל על פי זוויות  
ראייה המסומנים כך:



- כיכר מקסיקו (מסומן בירוק)- כיום חורשה של עצים בגבעה העולה באופן לא נגיש. ניתן להופכה לכיכר עירונית אורבנית עם מרחבי ישיבה ושהייה לשימוש הציבור.
- בניית דרגנועים לנגישות בעלייה לשכונה (מסומן בקו צהוב)
- פינוי בינוי למבנים על פי הנחיות מדיניות הרק"ל אבל ליצור חזית מסחרית לא רק אל מול הרק"ל אלא גם אל מול הכיכר והעלייה המדרגות אל תוך השכונה (מסומן בכחול בהיר)
- שימושי מסחר קלים יכולים להיות בתי קפה שכונתיים וחנויות קטנות מקומיות.
- שימושי מוסדות ציבור אפשריים יכולים להיות מועדונים, ספריות, קופת חולים וכו'.

# רחוב הנרייטה סאלד- תחנת רק"ל וכיכר מקסיקו והעלייה לשכונה

מצב קיים:

- חזית לא פעילה לכיוון ציר הרק"ל
- כיכר עם פוטנציאל לפיתוח למתחם אורבני ופעיל

לפני



# רחוב הנרייטה סאלד- תחנת רק"ל וכיכר מקסיקו והעלייה לשכונה

2 חזיתות מסחריות/ציבוריות לסאלד וכיכר מקסיקו.

חצייה נוחה לכיכר מהתחנה.

אחרי



# העלייה לשכונה מכיכר מקסיקו- מבט מקרוב

מצב קיים

- מדרגות לא נגישות ותלולות ללא תאורה
- כיכר עם חורשה ופוטנציאל לא ממומש לפעילות אורבנית

לפני



# העלייה לשכונה מכיכר מקסיקו- מבט מקרוב

- כיכר שצ"פ פעיל על פינת מקסיקו עם פלייסמייקינג- שימושי ציבור, מקומות ישיבה, ספרייה ציבורית, פסנתר, וכו'.
- דרגנוע בנוסף למדרגות רחבות ועירוניות.

אחרי



# בחינה מרחבית- העלייה ממקסיקו לאיסלנד



- ישור והרחבת העיקול בשביל מהפנייה מכיכר מקסיקו (מסומן בחץ כחול).
- דרגנועים (מסומן קווים צהובים).
- מרחבי ישיבה טראסות לאורך העלייה (מסומן בכתום בהיר).
- מבנים עם חזיתות ציבוריות/מסחריות לאורך העלייה במדרגות (מסומן בכחול בהיר).

- שימושי מסחר קלים -בתי קפה שכונתיים וחנויות קטנות מקומיות.
- שימושי מוסדות ציבור אפשריים- מועדונים, ספריות, קופת חולים וכו' (מסומן בחום).

# העלייה לרחוב איסלנד - מקטע ראשון

מצב קיים:

- העיקול בשביל צר וחשוך מהפנייה מכיכר מקסיקו.
- אין חזית פעילה שתמשוך את הולך הרגל אל תוך השכונה.

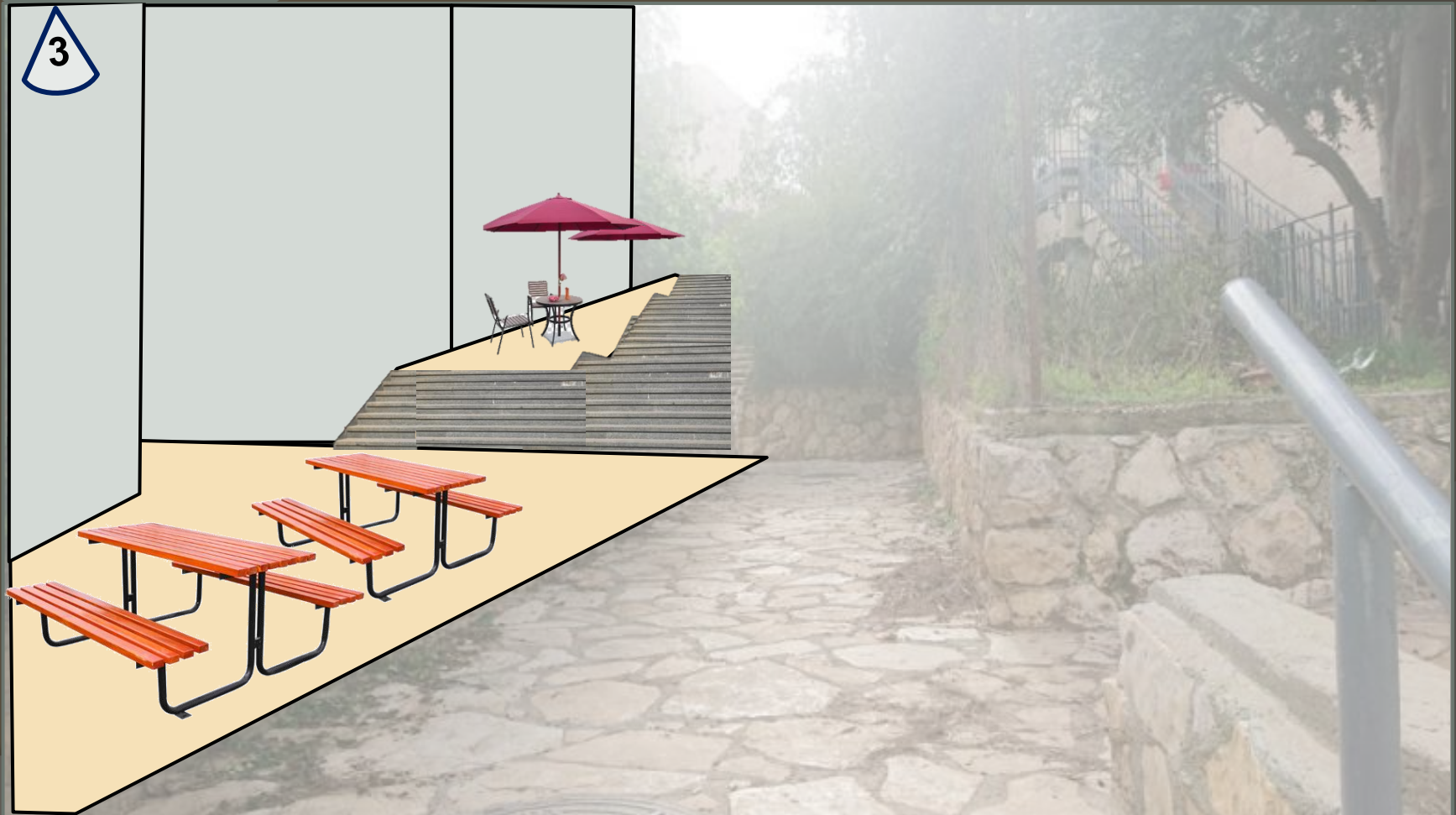
לפני



# העלייה לרחוב איסלנד- מקטע ראשון

- ישור והרחבת העיקול בשביל מהפנייה מכיכר מקסיקו
- בניית בנייני מגורים עם חזיתות עם שימושי מסחר ומוסדות ציבור קלים לאורך המדרגות
- הוספת דרגנוע

אחרי



# העלייה לרחוב איסלנד- מקטע שני

מצב קיים:

● מדרגות תלולות, ללא נגישות וללא תאורה.

● מרחב מוזנח ולא מפותח שלא מושך את הולך הרגל לתנועה אל תוך ומחוץ לשכונה.

לפני



# העלייה לרחוב איסלנד- מקטע שני

בניית בנייני מגורים עם חזיתות עם שימושי מסחר ומוסדות ציבור קלים לאורך המדרגות

מרחבי ישיבה ובילוי בטראסות לאורך העלייה

הוספת דרגנוע

אחרי



# בחינה מרחבית- העלייה ממקסיקו לאיסלנד



- דרגנועים (מסומן בקווים צהובים).
- מבנים עם חזיתות ציבוריות/מסחריות לאורך העלייה במדרגות (מסומן בכחול בהיר).
- מרחבי ישיבה בטרסות והמרחבים שלאורך החזיתות (מסומן בכתום בהיר).
- חצייה נוחה וישירה ללא חסימות לגרם המדרגות הבא. (מסומן בחץ הכחול).
- שצ"פ עם גינות משחקים, מקומות ישיבה מוצלים ושבילי הליכה במעלה המדרון (מסומן בירוק).
- חנייה נגישה לשימושים הציבוריים (מסומן באפור)

# העלייה לרחוב איסלנד - מקטע שלישי

מצב קיים

- רחבה ריקה ומוזנחת ללא מקומות ישיבה
- פוטנציאל לא ממומש לפעילות אורבנית המושכת הולכי רגל.
- מדרגות ללא נגישות

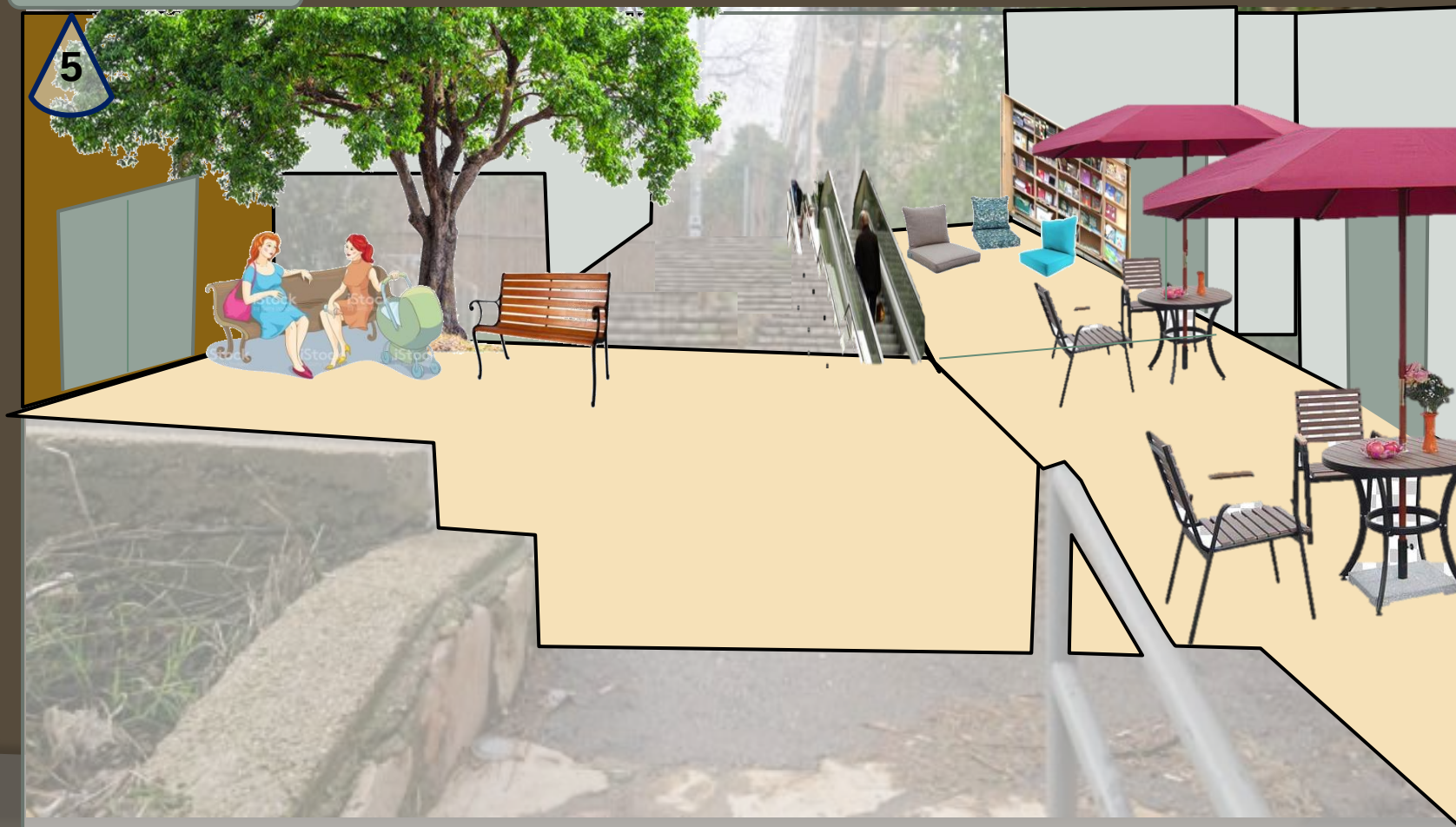
לפני



# העלייה לרחוב איסלנד - מקטע שלישי

- מרחב בילוי וישיבה ליד מבנה שימוש הציבור (מסומן בחום)
- שימושי ציבור קלים- מועדוני נוער וזקנים, בתי כנסת וכו'.
- דרגנועים והרחבת המדרגות
- מקומות ישיבה לאורך העלייה והחזיתות של הבניינים

אחרי



# רחוב איסלנד- מעבר חצייה

מצב קיים

● מחסום בין מעברים לאחר חציית הכביש- כדי להגיע למעבר ממול צריך לעקוף את החומה מימין לה ולהיכנס לחניית הבניין.

● אין מעבר חצייה נוח.

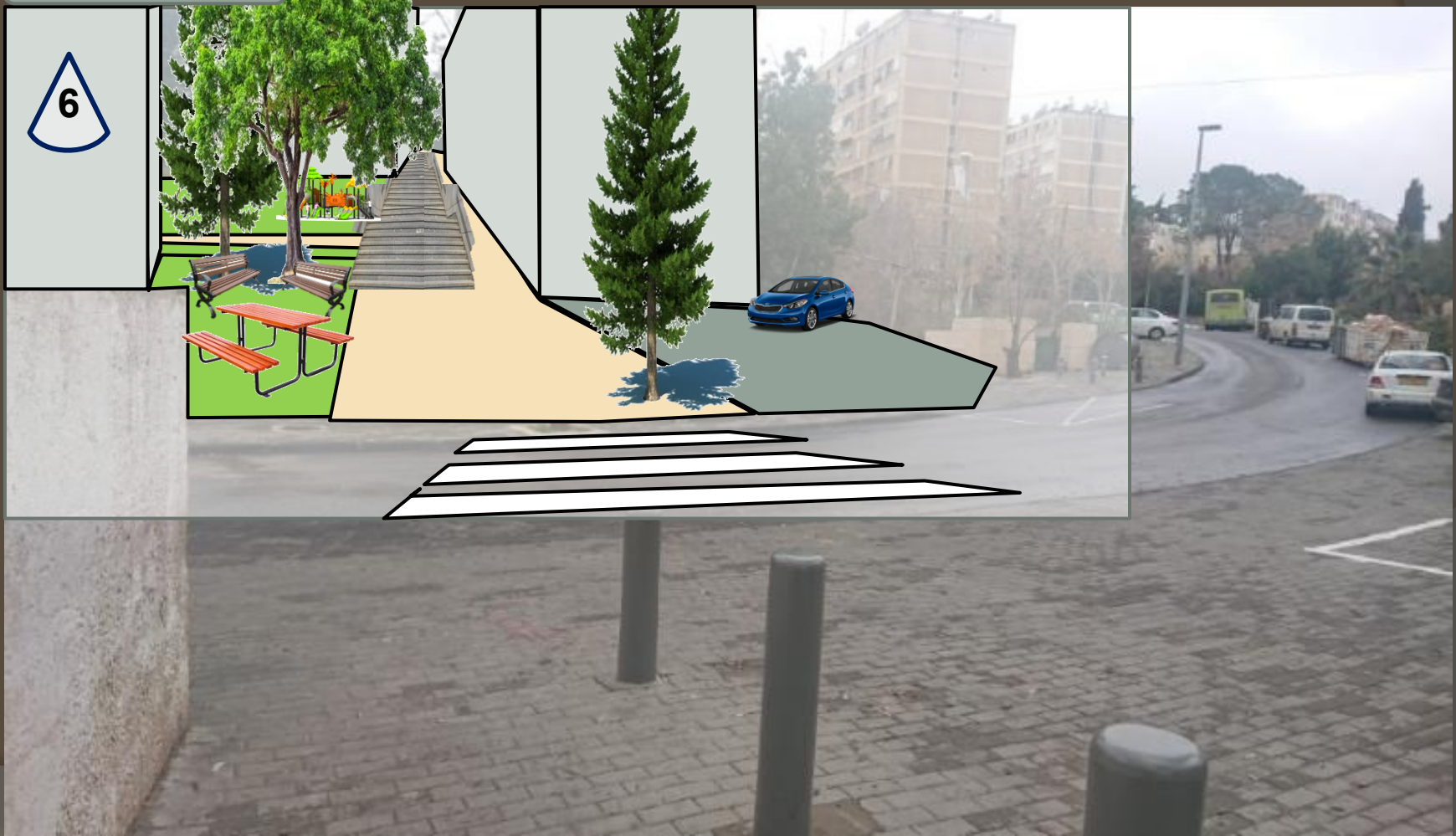
לפני



# רחוב איסלנד- מעבר חצייה

● יצירת חיבור נגיש בין המעברים על ידי הורדת המחסומים בדרך ויצירת מעבר חצייה בין המרחבים הציבוריים.

אחרי



# בחינה מרחבית- העלייה מרחוב איסלנד לקולומביה



כיום יש שצ"פ לא מפותח- ניתן לפתח פארק במעלה המדרון עם מקומות ישיבה ומתקני משחק (מסומן בירוק).

חניה נגישה למרחבים הציבוריים (מסומן באפור). דרגנועים לנגישות (מסומן בצהוב).

מבנה לשימושים ציבוריים- מועדונים, ספריות, קופת חולים וכו' (מסומן בחום).

מבני מגורים עם חזית מסחרית ומרחבי ישיבה (מסומנים בכחול וכתום בהיר)

פינוי בינוי לא חוקי ליצירת מעבר נגיש במדרגות לרחוב קולומביה (מסומן בחץ כחול)

# העלייה לרחוב קולומביה- מקטע ראשון

מצב קיים

- מדרגות לא נגישות ומוזנחות
- חומות וגדרות לצד הדרך ללא פעילות אורבנית המושכת הולכי רגל.

לפני



# העלייה לרחוב קולומביה- מקטע ראשון

- יצירת מרחב ציבורי פתוח עם מקומות ישיבה, שבילי הליכה, מתקני משחקים אל מול מקומות ישיבה לאורך חזית מסחרית.
- מדרגות רחבות ודרגנועים מובילים אל רחוב איסלנד למעבר חצייה נוח להמשך המעבר לרק"ל.

אחרי

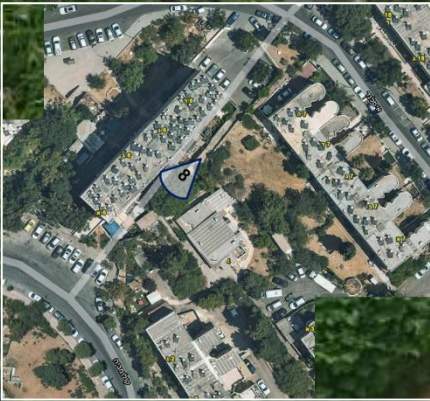


# העלייה לרחוב קולומביה- מקטע שני

מצב קיים

- מרחב מישורי עם פוטנציאל לפתיחה לרחבה פעילה.
- מבנה ציבור עם שימוש לא נגיש וללא מסחר הכיול להיות פעיל.
- חסימה של המעבר לרחוב למעלה על ידי בנייה לא חוקית- צריך לפנות בסוף השביל שמאלה ולהמשיך עד מציאת מעבר בין הבניינים.

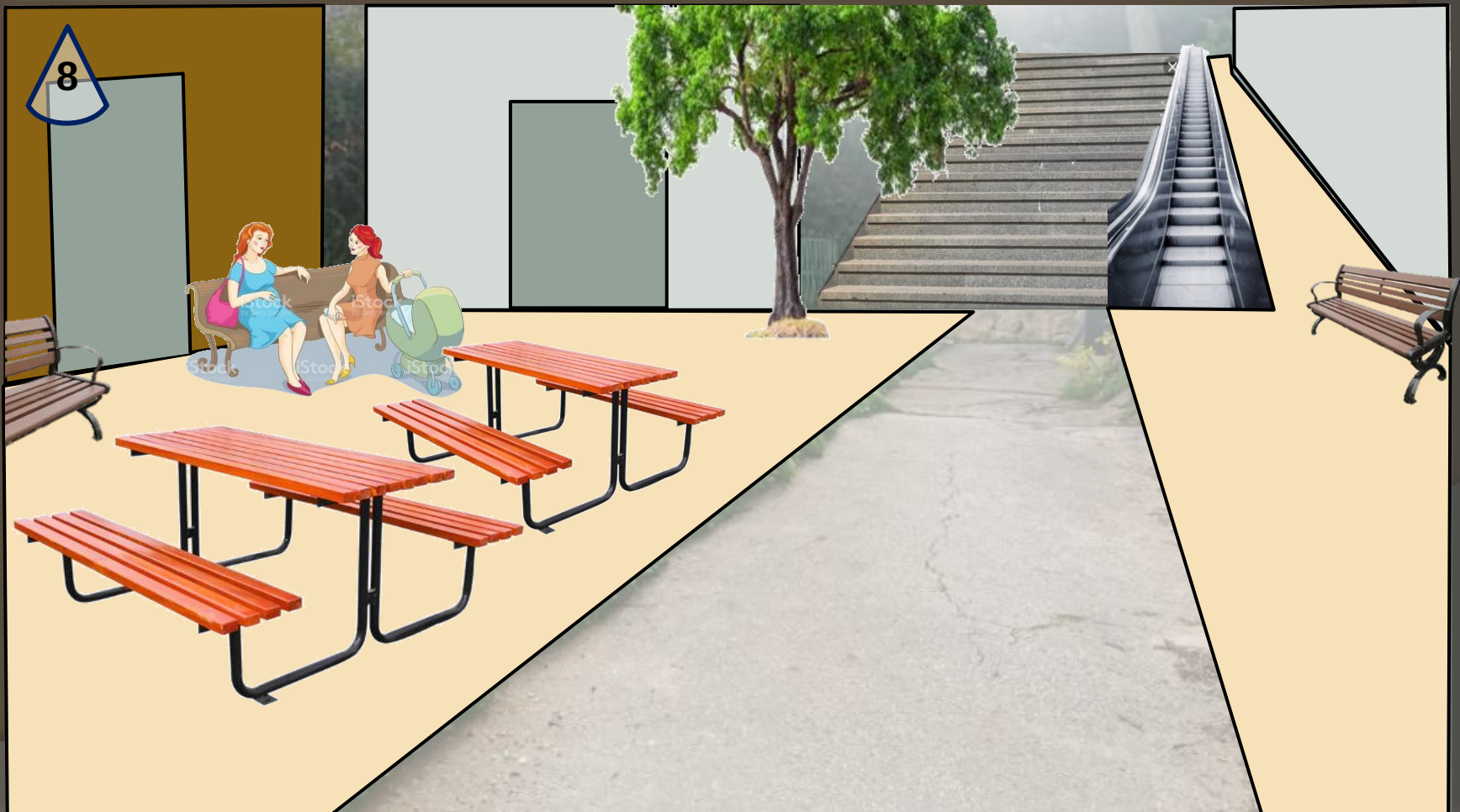
לפני



# העלייה לרחוב קולומביה- מקטע שני

- מרחב בילוי וישיבה לצד מבנה שימוש הציבור (מסומן בחום).
  - שימושי ציבור קלים- מועדוני נוער וזקנים, בתי כנסת וכו'.
- חיבור ישיר לרחוב קולומביה על ידי הורדת בניה לא חוקית ובניית מדרגות ודרגנוע.

אחרי



# סיכום- פיתוח מוטה תחבורה וחשיבותו לירושלים

● פיתוח מוטה תחבורה ציבורית חשוב מאוד לעתיד העיר ירושלים, במיוחד בהינתן הגידול הצפוי באוכלוסייה ותכניות פינוי הבינוי הרבות המתוכננות בה.

● ללא פיתוח מוטה תחבורה ציבורית, לא יהיה תמריץ לתושבים להפחית שימוש ברכבים פרטיים והעומסים בכבישים רק יגברו ויהפכו את העיר לעיר של רכבים ולא עיר של אנשים.

# סיכום- בחינת מסמך המדיניות לציפוף לאורך קווי הרק"ל בירושלים

- במהלך העבודה היה ניסיון להבין אם ירושלים אכן הולכת לכיוון פיתוח המוטה תחבורה ציבורית באופן המיטבי
- נבחן מסמך המדיניות של הציפוף לאורך צירי הרק"ל הקיימים והמתוכננים בירושלים.
- נותח תוכן המדיניות בהשוואה למדיניות קיימת בשטח (מרחב יובלים-גנים כדוגמא מייצגת) ונבחנו הקריטריונים שעליהם המדיניות התמקדה.
- הקריטריונים שהודגשו היו גודל המגרשים המצרניים לציר, מתחמים היסטוריים, ובחינת כניסה לצמתים מרכזיים.
- זאת למרות ההערות של המינהלים הקהילתיים כי חשוב להיכנס אל תוך השכונות ולהרחיב את גבולות הפיתוח.

# סיכום- חוסרים במסמך המדיניות

- במדיניות חסרה בחינה של פיתוח פנים שכוונתי.
- ללא פיתוח זה ישאר הקושי לחיבור בין צירי תחבורה ציבורית מרכזיים לשכונות עצמן.
- לכן המדיניות אינה מקיימת פיתוח מוטה תחבורה באופן המיטבי.

# סיכום- פיתרון אפשרי: בחינת פיתוח לאורך מעברים וחיבורים

- כדי לייצר פיתוח מוטה תחבורה מיטבי יש לבחון את המעברים מהצירים אל תוך לב השכונות.
- ניתן לראות כי ישנה היתכנות לפיתוח המעברים להולכי רגל מתחנת הרק"ל אל תוך השכונה.
- פיתוח זה ינגיש את המעברים למרות הפרשי הגובה, יחבר את לב השכונה לציר הרק"ל, ייצר מרחב בטוח עם חזיתות מפותחות ופעילות לשירות התושבים וייתן מינוף להתחדשות עירונית במגורים ובמרחב הציבורי.

# מה הלאה: בחינת מתחמים נוספים ליצירת אשכולות לחיבורים אורבניים

ניתן למפות מעברים במתחמים אחרים לפי השלבים הבאים:

1. איתור מעברים עיקריים המחברים את צירי הרק"ל אל לב השכונות.
2. שיפור המעברים והנגשתם- יצירת מעברים ממונעים, הוספת תאורה, הסדרת מרחבים מוזנחים וכו'.
3. פיתוח מרחבים ציבוריים פעילים- פלייסמייקינג ושיפור מרחבים לאורך המעברים המיועדים לציבור בכל מקרה (שטחים חומים וירוקים).
4. יצירת חזיתות פעילות בבניינים לאורך ציר ההליכה. זה יעשה בתהליך פינוי בינוי המתבסס על ההנחיות במדיניות הציפוף לאורך צירי הרק"ל.

# סיכום- שימוש במדיניות ככלי קיים כדי לפתח מעברים לפי אותם עקרונות

- העבודה שנעשית ביצירת המדיניות ובחינת המתחמים היא עבודה שקיימת כבר במרחב ותהליך הבחינה הוא תהליך מורכב האורך שנים.
- לכן יש להשתמש בחומר קיים ולבחון את האופציות של החלת מדיניות על מתחמים שטרם נבחנו.
- להטמעה של המדיניות ישנן השלכות רבות הן מבחינת נראות המרחב ותוצאות הנופיות והן מבחינה חברתית על הרכב האוכלוסיה סביב הצירים.
- חשוב לבחון את ההשלכות הללו ולכוון שהן יהיו חיוביות ויובילו ליצירת מרחבים נעימים, הליכתיים, משמרי אופי אוכלוסייה והיסטוריה.

# מה הלאה: תכנית אב לפיתוח מעברים

יש ליצור מסמך מדיניות לצירי הליכה אלו המנחה את מתכלל האזור כיצד לוודא כי פיתוח המרחבים הציבוריים ותכניות פינוי הבינוי מקיימים את התנאים להנגשת ציר הרק"ל לשכונה באופן הליכתי ופעיל אורבנית.

מסמך זה יהווה מעין "תכנית אב למעברי הולכי הרגל בירושלים" להנחות את המתכננים כיצד יש לפתח אותם ואת המתחמים סביבם למקסם שימוש בתחבורה ציבורית והליכה לעומת רכבים פרטיים.

# תודה רבה



בתמונה- תכנית פינוי בינוי הדסה הקטנה בקריית היובל- חוסר הנגישות מהפיתוח לאורך הרק"ל אל תוך השכונות אותה אנו רוצים למנוע