

הנדון: התנגדות לפי סעיף 106ב לתכנית "מתחם פטאי" בגבעתיים
תכנית מספר 503-0596080

בהמשך להחלטת כבוד הועדה המחוזית לתכנון ובניה מיום 4.5.21, אנו הח"מ, גילה סמולסקי פייס נושאת ת"ז מספר 059100859 והדר פייס נושא ת"ז מספר 24830929 מרחוב חנינה 1 פינת אחדות העבודה 13 גבעתיים, מגישים בזה התנגדות לפי סעיף 106ב לתכנית "מתחם פטאי". התנגדות זו באה להשלים את ההתנגדות הקודמת שהגשנו.

הח"מ מודים לוועדה שהבינה את החוסר הסבירות הקיצוני של תכנית "מתחם פטאי" ואת תוצאותיה – קרי הכאוס תחבורתי שייגרם בשל סגירת רחוב פטאי למעבר, והפגיעה בלתי מידתית בתושבי שכונת בורוכוב.

יחד עם זאת, הח"מ סבורים כי הפתרון שהוצע על ידי הועדה – לא יפתור את הכשלים הרבים שנפלו בתכנית, ויש לדחותה, או לכל הפחות – להתנותה בבניית חניון תת קרקעי שישמש גם פרוזדור למעבר כלי רכב מצדו המזרחי של רחוב פטאי לצדו המערבי, כאשר בתוך החניון יהיו מפרצי חניה ייעודיים להורדת והעלאת תלמידים וחניות לאנשי הצוות.

מבוא – בקצירת האומר

1. לא ניתן להתווכח עם המחסור בכיתות בצפון גבעתיים בעיקר לתושבי שכונת הסיטי; מחסור אשר נובע מכך שמתחם הסיטי לא תוכנן כהלכה, וששני בתי ספר סמוכים (אקשטיין- תיכון על אזורי לחינוך מיוחד; ותלמה ילן – תיכון ארצי לאמנויות) לא משמשים לייעודם כבתי ספר לתושבי העיר - אלא ללימודים של תושבי חוץ.
2. ואכן לפי דברי מר רונן משורר נציג הועדה המקומית (עמ' 50 לפרוטוקול הדיון מיום 5.4.20) – "התפיסה החינוכית כיום בנושא של החינוך המיוחד הינה לשלב את החינוך המיוחד כחלק אינטגרלי במערך החינוך בעיר עצמה ולפיכך בהקמת הבית ספר ניתן יהיה לשלב תלמידים הלומדים היום בבית אקשטיין". במילים אחרות, העיריה מתכוונת לפנות את בית ספר אקשטיין.
3. פינוי בית ספר האזורי אקשטיין ובמקביל העתקת התיכון הארצי לאמנויות לעיר אחרת – והשבת המבנה לייעודו המקורי בהיתר הבניה כבית ספר יסודי – היה פותר לאלתר את המחסור בכיתות.
4. אלא שמקום לתעדף את תושבי העיר הצפופה, שסובלת ממחסור בשטחים ציבוריים, מתעדפת העיריה תלמידי החוץ המהווים עבורה "אייקון תרבותי" להבדיל מתושבים ותיקים שהם נצר לדור המייסדים.
5. אפילו מתעקשת העיריה לתעדף תושבי חוץ – אפשר היה לעשות כן בצורה אחרת, פחות פוגענית כלפי התושבים בשכונה – ותוך איזון הצרכים שלהם. תושבי שכונת בורוכוב לא פחות חשובים מתלמידי החוץ המתחלפים חדשות לבקרים.
6. מצער כי במקום להשקיע מחשבה יצירתית מחוץ לקופסה, בהקמת קריית חינוך שאמורה לשמש את התושבים לעוד עשרות שנים – שקלה הועדה המקומית דווקא חלופה - שמשמעה הרס טוטאלי של שכונה שקטה ושלווה, ביטול גינה ציבורית, הפקעות, חסימת כבישים, ביטול חניות, כאוס תחבורתי, מטרדי רעש ופקקים – ובמילה אחת - קטסטרופה.
7. הח"מ מעריכים מאד את פעולת הועדה המחוזית שהבינה את הכשלים בתכנית הנ"ל וניסתה לאזן בין הצורך להקים בית ספר ובין הפגיעה הבלתי מידתית בתושבי שכונת בורוכוב. אלא שהועדה יצאה מנקודת מוצא - לפיה מתחם פטאי הוא המקום היחיד בצפון גבעתיים לתוספת בית ספר יסודי - ולא היא.

8. בפני הועדה המקומית עומדות חלופות נוספות :

א. להשיב את בית ספר תלמה ילין ליעודו המקורי לפי התר הבניה – קרי לבית ספר יסודי לתושבי העיר בחזקת "עניי עיריה קודמים".

ב. להוסיף בית ספר יסודי בצד ובנוסף לתיכון תלמה ילין הבנוי על מתחם של 6.7 דונם.

ג. חלופה שלישית, הנובעת מהפינוי המתוכנן של תיכון אקשטיין - היא לעשות "הצרכה" - קרי החלפה בין המיקומים של בתי הספר השונים.

כך אפשר להעביר את תלמידי תיכון "תלמה ילין" למבנה תיכון "אקשטיין" שמתפנה ברחוב פטאי - ומן הסתם מתאים לשימוש כבית ספר תיכון ; את המבנה הזה ניתן להגביה, ולהוסיף לו מעלית - ממש כמו באשכול הגנים הנבנה בימים אלו והצמוד לו, המכיל 6 קומות לפחות, ולהוסיף לו את המתקנים הייעודיים הדרושים לתיכון לאמנויות.

את בית הספר היסודי – אפשר להפעיל במתחם תלמה ילין – במבנה שמלכתחילה נועד לשמש כבית ספר יסודי.

9. כפי שנראה להלן, מתחם תלמה ילין הוא היחיד המתאים להקמת קריית חינוך מכל בחינה שהיא : קרבתו לשכונת הסיטי, נגישות, גודל, מקום בטיחותי להעלאת והורדת נוסעים, חניות לסגל, חצר מישורית ולא מדרונית וכיו"ב. להתנגדות זו מצ"ב כנספח א' טבלת השוואה בין המתחמים.

10. לעניות דעתנו, יש לדחות את התכנית להקים קריית חינוך לגיל הרך במתחם פטאי ולקבוע - חד וחלק - כפי שאמרה הגב' טל ואגו כי "זה לא מקום שמתאים לבית ספר". (עמ' 73 לפרוטוקול הישיבה מיום 3.5.21 שייקרא להלן - התמלול).

11. אם תכנית "מתחם פטאי" חלילה תתקבל - כי אז יש לבנות את חצר בית הספר על רחוב פטאי כולו, כשהיא רציפה וסגורה, כאשר מתחתיה ייבנה חניון תת קרקעי (בגובה 2.10 מטר) אשר ישמש כ"מסדרון מעבר" של כלי רכב פרטיים מצדו המזרחי לצדו המערבי של רחוב פטאי, והכולל מפרצי חניה בטיחותיים להורדת תלמידים וחניה לאנשי סגל ותושבים.

12. בדרך זו תהיה קריית החינוך שטח סגור ורציף ולא שעטנו של כביש וחצר, כמוצע על ידי הועדה לאחר השינויים בתכנית.

13. כל זאת בהשקעה מינימליסטית של בניית חניון – דבר שהועדה המקומית דורשת מכל יזם בכל פרויקט סטנדרטי של תמ"א 38.

14. נדגיש כי ממילא צריך יהיה לעשות עבודות ליישור רחוב פטאי שהוא מדרוני ותלול ולא יכול במצבו הנוכחי לשמש כחצר לבית ספר.

15. להלן נעמוד על הכשלים שנפלו בתכנית גם אחרי השינויים שהוצעו על ידי כבוד הועדה המחוזית אשר מהווים סוג של "פלטטר" לתכנית גרועה מאין כמוה.

הפתרון התחבורתי המוצע על ידי הועדה – להפוך את רחוב פטאי לשעטנו של "כביש-חצר" לא ברור כלל.

16. בטרם נפרט את הכשלים שאנו רואים בפתרון המוצע, נציין כי הוא ממש לא ברור (דבר המקשה את ההתייחסות אליו).

אם הכוונה היא לסגור את רחוב פטאי למעבר כלי רכב בשעות השיא – כי אז אין מענה לכאוס התחבורתי שייווצר

17. מקריאת החלטת הועדה כלשונה עולה כי "יתאפשר מעבר רכב מחוץ לשעות בית הספר" משמע לא יתאפשר מעבר לכיוון תל אביב בשעות השיא - השעות בהם בית הספר פעיל (0700 שעת אפס ועד 1500).

18. מכאן שהשינוי המוצע לא נותן מענה לכאוס התחבורתי עליו הצבענו בהתנגדות שלנו - דווקא בשעות העומס.

אם הכוונה היא לשעטנז של "כביש בשעות השיא" "וחצר בשעות הפעילות" כי אז הפתרון הוא מסוכן

19. להבדיל מנוסח ההחלטה של הועדה, המדבר על מעבר כלי רכב מחוץ לשעות הפעילות בבתי הספר - מקריאת פרוטוקול הועדה (להלן – **התמלול**) נראה כי הפתרון המוצע על ידי שונה בתכלית, ואף לא ברור לחברי הועדה עצמה, באופן שהפתרון כולו לוט בערפל ומקשה את ההתייחסות אליו.

20. כך בעמוד 68
היו"ר: העלינו רעיון ראדיקלי קצת שאומר – למה שלא נאפשר את המעבר ברחוב למכוניות מחוץ לשעות בית הספר באופן שההורים יוכלו להגיע, מי שמגיע עם הרכב, יוכל להוריד את הילדים בבית הספר לפני שעת תחילת הפעילות ואז בשעת הפעילות בעצם השערים נסגרים ואותו קטע רחוב הופך להיות לחלק מהבית ספר".

-
היו"ר: "מר בוחבט: אז גם בערב זה יהיה פתוח? (בעמוד 71)
היו"ר: כן.
מר בוחבט: אז זה לא בדיוק להורדה ולהעלאה?
היו"ר: אה, אפשר גם שלא ואפשר שזה יהיה פתוח רק כשהם, לא יודעת. אני לא רוצה להכנס לזה..."

היו"ר: חזקה על בית הספר שכל זמן שיש בו פעילות הוא לא יתיר את המעבר. הנה לילדים זה גם לא מבלבל כי את הילדים מעלים ומורידים בבית הספר" (בעמוד 72)

עו"ד שפירא: אבל בשעה ארבע אחרי הצהריים שנוסע פה אוטו? (עמ' 77)
היו"ר: לא, לא יסע פה אוטו.

היו"ר: "המגרש הוא בעצם מגרש חום לחצר בית ספר רק בבוקר להוריד את הילדים שזאת שעת הפקקים הקשה." (עמ' 78)
היו"ר: "יתאפשר מעבר כלי רכב, אז מחוץ לשעות הפעילות." (עמ' 83)

21. למיטב הבנת המתנגדים, הפתרון החדשני המוצע על ידי הועדה – הינו להפוך את רחוב פטאי לשעטנז של "כביש" בשעות השיא" להורדת תלמידים ו"חצר" תחומה בגדרות בשעות הפעילות.

22. לדעת המתנגדים, זהו פתרון בעייתי מאד מכל בחינה אפשרית – ובעיקר מבחינה בטיחותית וביטחונית - עד כדי פיקוח נפש חלילה.

השעטנז המוצע מסוכן מבחינה בטחונית

23. ראשית, השעטנז המוצע מסוכן מבחינה ביטחונית וספק אם יאושר על ידי גורמי הביטחון.

24. השעטנז מאפשר כניסת כלי רכב למתחם קריית החינוך ללא בקרה ומסוכן מבחינת פיגועי דריסה חלילה.

25. הרעיון שהועלה על ידי הועדה לפיו שומרי בית הספר יבדקו את כלי הרכב הנכנסים הוא לא ישים. אי אפשר יהיה בשעות השיא והפקקים לבדוק מאות כלי רכב כפי שעושים בשערי קניון; ואם יעשו כן - המעבר דרך השערים יארך דקות ארוכות, והכאוס התחבורתי יהיה מטורף.

26. מעבר לזה, ובהנחה שמיקום השערים לא יהיה בפינת הרחוב (קרי באחדות העבודה) אלא במיקום תחתון יותר לאורך רחוב פטאי - כי אז לרכב שכניסתו תיאסר לא תהיה אפשרות סיבוב, (נזכיר כי פטאי הוא רחוב חד סטרי). במילים אחרות, הרכב לא יוכל לשוב על עקביו, כשמאחוריו עשרות מכוניות - והשומרים יאלצו לתת לו לעבור בכל מקרה דרך קריית החינוך.

השעטנז המוצע מסוכן מבחינה בטיחותית

27. נזכיר כי ברחוב פטאי נבנה כעת אשכול חדש של 4 גני ילדים ומתנ"ס, ומתוכננים שני בתי ספר יסודיים, 32 כיתות, ובסך הכל כ- 1,200 - 1,400 ילדים.

28. לעניות דעתנו הפיכת שטח הכביש לשטח דו שימושי – כביש וחצר – הוא הרה אסון. טעות אחת של שומר – שהשאר שער פתוח שעה שהיה צריך להיות נעול - או סתם נהג ישראלי שאינו צייתן – יכולה להביא לקרבות רבים בנפש.

29. גם בלי טעויות - המסר שיקבלו הילדים יהיה מבלבל; וילדים עלולים להתרוצץ "בחצר" שעה שהיא "כביש". מיותר לציין כי שילוט ותימור אזהרה אינם רלבנטיים עבור ילדים קטנים, שחלקם לא יודע קרוא וכתוב.
30. הקמת גדרות לאורך שתי הגדות של רחוב פטאי – כדי למנוע מילדים לקפוץ לכביש בשעות שהוא פתוח למעבר כלי רכב - תקשה על הורדת הילדים בבוקר, כי הילדים צריכים מעבר פתוח לבית הספר ולא דילוג מעל גדר.
31. זאת ועוד: גידור כל גדה לאורכה (ממזרח למערב) יביא לכך ששטח כל בית ספר לכשעצמו יהיה קטן מהשטח המינימלי הנדרש בהנחיות לתכנון בית ספר יסודי.
32. בעיית בטיחות חמורה ומסוכנת עלולה להיווצר בזמן הורדת הילדים מכלי הרכב בבוקר. כך חלק מהילדים ירד מצד ימין של הרכב וחלק אחר מצד שמאל. ילד שירד בצד הלא-נכון של הכביש (שהרי בתי הספר ייבנו משני הצדדים) יידרש לחצות אותו כאשר התנועה בשיאה. לא צריך להיות מומחה לתחבורה להבין שזה מתכון לאסון.
33. זאת ועוד: בזמן פתיחת הדלתות והירידה מהרכב - עלולים הילדים להידרס חלילה על ידי רוכבי קורקינטים, אופניים ואף אופנועים שינועו גם כן על הכביש (שהרי אין מקום לשבילי אופניים). במילים אחרות, גם הירידה מהרכב בתוך תחומי בית הספר תהיה מסוכנת.
34. "רעיון רדיקאלי" "מגניב" "יו"חדש" מסוג זה יש לבחון תחילה במכללה או באוניברסיטה, בו מצויים אנשים מבוגרים, וגם זאת תוך פיקוח, מעקב ומחקר, ולא בקריית חינוך בה צפויים להיות 1,200 ילדי הגיל הרך. קריית חינוך לגיל הרך אינה המקום המתאים ל "test case" מסוג זה, וילדים קטנים אינם הקהל המתאים לניסוי.
35. הח"מ סבורים כי ניסוי כזה לא עולה בקנה אחד עם הנחיות התחבורה, (ולכל הפחות מצריך עריכת בה"ת) או עם הנחיות לתכנון הסדרי תנועה בקירבת מוסדות חינוך אשר בשניהם לא צפו שעטנו כזה. לו היו צופים אופציה כזו – מן הסתם היו אוסרים אותה.
36. גם הצעת הועדה כי כל הילדים המורים ואנשי הצוות יגיעו ברגל לבית ספר (עמ' 73) אפילו היתה ישימה – היא בלתי אפשרית כי המדרכה צרה מלהכיל נחילים של 1200 ילדים בצוותא עם 1200 מלווים והועדה עצמה ערה לכך.
37. כפי שאומרת עו"ד בן ארי (עמ' 87 לפרוטוקול הדיון הפנימי ביום 5.4.21) – "האמת שהקטע התחבורתי נראה פשוט, זה נראה כמו אוטופיה שהם רוצים לעשות וזה לא מעשי, כאילו המחשבה שילדים יילכו לבית ספר לבד וילוו על ידי, בלי תנועת כלי רכב, ברחובות, הכל כך כל כך צרים האלה, זה משהו, אני לא יודעת... אני חושבת שיש שם איזה פלונטר...."

השעטנז המוצע לא יצליח ליצר חצר טבעית

38. הרעיון של הועדה ליצר שטח גדול וחצר טבעית בשעות הפעילות איננו ישים. ראשית, צריך יהיה להשאיר את התשתית של הכביש ככביש אספלט לכלי רכב, ולצידו מפלס מוגבה של שתי מדרכות הנדרשות למעבר הולכי רגל.
39. שנית כביש ומדרכות לעולם לא יוכלו לשמש כחצר טבעית; לא ניתן יהיה לשים בהם ספסלים, לשחק בהם משחקי כדור, או לשבת על האספלט הרוחני.
40. מעבר לזה, נראה כי הועדה לא היתה ערה לכך שמדובר ברחוב מדרוני. כל כדור עלול להתגלגל דרך הכביש עד לרחוב ערבי נחל הסואן, והילדים אחריו.

השעטנז המוצע לא יפתור את הכאוס התחבורתי הצפוי בשעות השיא ומצריך עריכת בה"ת

41. למעשה, השינוי שמוצע על ידי הועדה הינו לאפשר מעבר ברחוב פטאי רק למי שמביא את ילדיו לבית הספר ורק בשעות מסוימות.
42. מדובר בשינוי קוסמטי, של "ללכת עם ולהרגיש בלי". הפתרון המוצע לא נותן מענה אמיתי לכאוס התחבורתי הצפוי, לפקקים, לצפיפות ולמטרד הרעש.
43. סגירת השערים בשעות הפעילות של בית הספר תותיר על כנו את הכאוס התחבורתי שיוצר כתוצאה מסגירת יציאה אחת מהעיר לתל אביב בשעות השיא (גם אחרי השעה 0800 בה השערים צפויים להיסגר).
44. למיתחם אמורים להגיע 4 כיתות גן ו – 32 כיתות ילדים בבית ספר קרי כ-1,400 ילדים שמרביתם יגיעו עם מלווה. ככל שבבית הספר יהיו גם ילדי חוץ כפי שזה כיום בתיכון אקשטיין - כי אז בנוסף ל-1,000 כלי רכב פרטיים יגיעו גם רכבי ההסעות.
45. מתמלול ישיבת הועדה (עמ' 74) עולה כי חלק מחברי הועדה לא מכיר את הרחוב ועל כן לא מבין את הגודש והעומס שעומד להיות בו.

46. בשים לב להשלכות הרווח הגורל שמיצרת התכנית הזו – מוצע, אם ניתן, כי הועדה תערוך סיור במקום.

47. נשוב ונדגיש כי מדובר ברחוב קצר, צר מאוד, עם מדרכות צרות מאוד, קצר, ובנוסף לכל גם מדרוני.

48. הרחוב כולו מצוי כעת בתהליכי בנייה; במקום מבנה לשימור (חד קומתי) שנהרס – נבנה עכשו בניין של 6 קומות שישמש אשכול גנים ומתנ"ס חוגים, כל שעות יממה. במקום בית שנהרס – נבנה כעת בתמ"א 38 ברחוב פטאי 13 בניין מגורים חדש בן 8 קומות עם חניון תת קרקעי שהציאה ממנו היא לרחוב פטאי.

49. אלו מבנים חדשים, שמשנים בצורה משמעותית את הנפח התחבורתי ברחוב. ההשלכות של קיומם לא נלקחו בחשבון בחוות הדעת של יועץ התחבורה של הרשות המקומית שנעשתה לפני מס' שנים ואינה עדכנית, כמו גם כל הפקקים שנוצרו כתוצאה מבנית תמ"אות ומגדלי מגורים ב"מכתש" שבמעלה רחוב בורוכוב.

50. נפח התחבורה הקיים כבר היום ונפח התחבורה הצפוי - הוא עצום - בעוד לרחוב פטאי כמו גם לרחוב אחדות העבודה אין תשתית מתאימה. רחוב אחדות העבודה הוא חד מסלולי, ורחוב פטאי הוא חד מסלולי צר מאוד ותלול מאוד.

51. כל תכנית מצריכה נספח תנועה מעודכן המסתמך על נתונים עדכניים.

השטטנז המוצע יפגע אנושות בתושבי החלק המזרחי (העליון) של רחוב פטאי אשר לא יוכלו לצאת מהחניה שלהם

52. מתמלול ישיבת הועדה (עמוד 68 למטה) עולה כי ההצעה היא לבנות שערים ברחוב פטאי באופן שבחלק מהשעות הם יסגרו. מכאן עולה כי דיירי אחדות העבודה 12 ופטאי 13 - ימצאו במצור ולא יוכלו לצאת מהחניה הפרטית שלהם הפונה לרחוב פטאי (מול בית ספר אקשטיין- בגדה המזרחית של הרחוב).

זאת משום שהפניה ימינה לכיוון רחוב ערבי נחל תהיה חסומה בשער בית הספר; הפניה שמאלה לכיוון רחוב אחדות העבודה תהיה אסורה כי מדובר ברחוב חד סטרי.

53. החרגת הדיירים הנ"ל משמע מתן אפשרות לעבור דרך השערים כלומר דרך ה"כביש-חצר" גם בשעות הפעילות של בית הספר - תהיה סכנת נפשות.

השטטנז המוצע יפגע אנושות בתושבי החלק המערבי (התחתון) של רחוב פטאי שלא יוכלו להגיע לביתם ברכב כלל

54. הכניסה היחידה לרחוב פטאי הינה מרחוב אחדות העבודה.

55. סגירת הכניסה לרחוב פטאי בשערים תיצור מצב שלדיירי החלק המערבי התחתון של הרחוב לא תהיה אפשרות להגיע לביתם ברכב. למעשה אין להם שום דרך להגיע הביתה.

השטטנז המוצע יפגע בתושבי שכונת בורוכוב – אשר אין להם יכולת לאכוף את פתיחת המעבר לכלי רכב

56. המשמעות האפקטיבית של השארת שיקול הדעת בידי הרשות או הנהלת בית הספר – מתי לפתוח את השערים - הינה סגירת השערים לצמיתות.

57. הן לתושבים והן לוועדה המחוזית לאחר שסיימה את תפקידה – אין יכולת לאכוף עניין שהוא תפעולי.

58. מטבע הדברים העסקת שומרים בשערים הינה יקרה ויש להניח שהרשות המקומית או בית הספר ישאפו לצמצם עלויות למינימום.

השטטנז המוצע לא פותר את חוסר הנגישות של המתחם – דהיינו שאין שבילי אופניים והמדרכות צרות מדי

59. כזכור המרחק משכונת הסיטי לרחוב פטאי הוא גדול מדי להליכה, מה גם שמדובר ברחוב מדרוני בעליה תלולה.

60. אין ולא ניתן להוסיף ברחוב כה צר שבילי אופניים.

61. המדרכות צרות מכדי להכיל נחילי אדם – וצרות מהתקן המחייב מינימום של 3 מטר.

62. זאת ועוד: המדרכות הצרות משמשות גם כלי רכב היוצאים ונכנסים לחניון של הבניינים באחדות העבודה 12 ופטאי 13 ובדרך חוצים את המדרכה.

63. נדגיש כי בפטאי 13 נבנה חניון תת קרקעי עם מספר מפלסים מתחת לקרקע. היציאה והכניסה מהחניון תהיה בשיפוע. עקב השיפוע תחסם זווית הראיה של הנהגים ויש סכנה ממשית שיפגעו בילדים שיהלכו על המדרכות.

64. יתרה מזו: בתום העלייה, קרי במפלס הרחוב - ההשתלבות מהחניה הפרטית לתוך הכביש ברחוב פטאי תהיה קשה וארוכה, כי הוא יהיה גדוש בכלי רכב שעוצרים להוריד תלמידים. כלי הרכב העולים מן החניון ימתינו לתורם להשתלב – כאשר הם כבר עומד על המדרכה ויחסמו אותה. התוצאה תהיה שליליים לא יהיה מעבר על המדרכה, הצרה ממילא, והם יידרשו לרדת לכביש כדי לעקוף את המכוניות החוסמת. מדובר איפוא בסכנת נפשות.

השעטנז המוצע – כולל גדרות ושערים – סוג של "גטו"

65. המתנגדים סבורים כי גידור המתחם כפי שמוצע על ידי הועדה יצור הפרעה סביבתית ויזואלית. למעשה בתי הספר יהיו מגודרים מכל עבר: שני שערים לכלי רכב בצד מזרח ובצד מערב, וגדרות לאורך הגדה הצפונית והגדה הדרומית. הגידור האמור יתן תחושה של גטאות.

66. גידור כל צד בנפרד באופן המוצע לא יאפשר ממילא להשתמש בכביש שבין שתי הגדרות כחצר, ו/או להכליל אותו בחישוב שטחי המינימום הנדרשים לפי הנחיות משרד החינוך להקמת בית ספר שכן אי אפשר לפתוח ולסגור גדר לאורך גדה שלמה.

השעטנז המוצע לא משמר את גינת פטאי

67. כזכור, קריית החינוך מתוכננת לקום על חשבון גינת פטאי, זאת למרות המחסור החרף בשטחים ירוקים.

68. סגירת המתחם בשערים – אשר פתיחתם מוטלת בספק – תמנע מן הציבור להנות מן הגינה.

לסיכום – השעטנז המוצע אינו מהווה פתרון ויש לדחות את התכנית

69. הפתרון המוצע על ידי הועדה משול ל"לכת עם ולהרגיש בלי" פתרון שיהפוך ברבות הימים ל"ישראל בלוי".

70. המתנגדים מעריכים את הועדה שמנסה "להרים כל אבן" ולאזן בין הצרכים והאינטרסים של כולם.

71. אלא שזה בדיוק המקרה בו נדרש מן הועדה להיות חד משמעית, לשקף לוועדה המקומית את הכשלים התכנוניים והתחבורתיים האובייקטיביים של התכנית ופשוט לדחות אותה.

הרע במיעוטו – אם התכנית לא תידחה – יש לסלול חניון תת קרקעי שיאפשר פרוזדור מעבר ברחוב פטאי

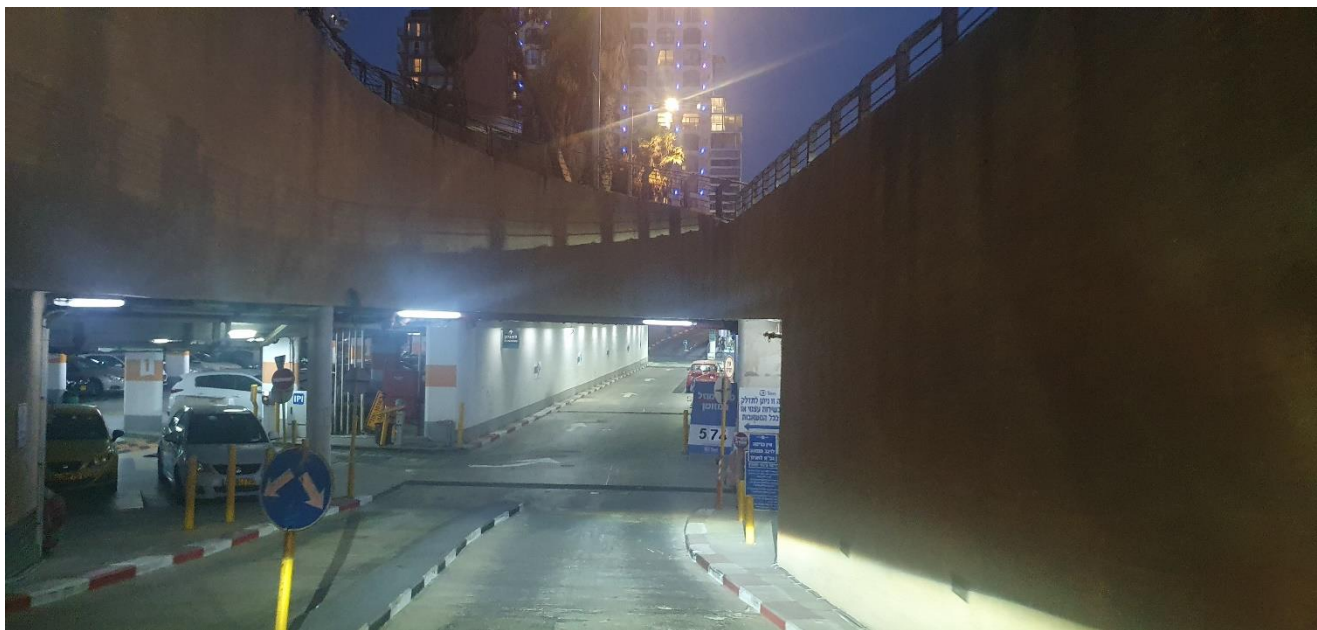
72. לחלופין, אם למרות כל החלופות הראויות שהצענו, תחליט הועדה לקבל את התכנית ולאפשר קריית חינוך במתחם פטאי כי אז, יש לחייב לבנות תחתיה חניון תת קרקעי (בגובה תקני של 2.10 מטרים) שיאפשר "פרוזדור מעבר" לכלי רכב פרטיים מצדו המזרחי העליון של רחוב פטאי לצדו המערבי התחתון, והכולל מפרצי חניה בטיחותיים להורדת תלמידים וחניה לאנשי סגל ותושבים.

73. המתנגדים אינם מתיימרים להיות יועצי תחבורה או מהנדסי כבישים, אלא מסתמכים על דוגמאות שהם מכירים בשטח. לדוגמה:

- הכניסה והיציאה לחניון "גן לונדון" בטיילת הרברט סמואל בתל אביב. (נכנסים מצפון יוצאים מדרום כאשר מתחת לפני הקרקע יש חניון ואף תחנת דלק). גובה החניון 3.10 מטר. תמונות מצ"ב.
- החניון שנבנה מתחת לבית ספר תל נורדוי בתל אביב (רחוב פרישמן/ מנדלי). גובה החניון 2 מטר.
- המנהרה ברחוב אבא הלל רמת גן המאפשרת מעבר לכלי רכב מתחת למפלס הקרקע.



חניון "גן לונדון" המאפשר מעבר מצד לצד



74. לעניות דעת המתנגדים הכניסה לחניון תהיה מהצד המזרחי של רחוב פטאי (בקרבת רחוב אחדות העבודה) והיציאה ממנו תהיה במורד הרחוב בכיוון מערב בואכה ערבי נחל, כך שתהיה אפשרות מעבר של כלי רכב פרטיים ברחוב. כאמור, בתוך החניון ייבנו בניית מפרצי חניה בטיחותיים להורדת והעלאת תלמידים, ומקומות חניה לאנשי סגל ביום ולתושבים בלילה.

75. בדרך זו תהיה קריית החינוך שטח סגור ורציף לא שעטנו של כביש וחצר, כמוצע על ידי הועדה לאחר השינויים בתכנית.

76. בכל מקרה חלק מהעבודות שצריך לעשות עבור מעבר תת קרקעי - צריך יהיה לעשות ממילא - דהיינו צריך לישר את פני הקרקע באופן שיקטין את השיפוע של החצר ויאפשר שימוש בה כמגרשי משחק.

77. המעבר יהיה פתוח כל היום דבר שיאפשר גם איסוף בטיחותי של הילדים לאחר סיום הלימודים.

78. ניתן להוסיף כניסה ויציאה לחניות פרטיות של תושבים ברחוב. זאת ועוד: אם הכניסה או היציאה מהחניון תחסום מעבר לחניה פרטית של מי מהתושבים - כי אז ניתן יהיה להצמיד לו חניה חלופית בתוך החניון.

79. ניתן יהיה לממן את תפעול החניון מתשלום של אנשי הצוות שיחנו בשעות היום - או התושבים שיחנו בלילה.

80. המתנגדים סבורים שעם ראש פתוח וחשיבה יצירתית ניתן יהיה להגיע לפתרון מיטבי.

81. למותר לציין כי ההנמכה הנדרשת לצורך בניית חניון היא כ-2.10 מטר ולא 7 מטר של הגבהה כפי שטוען אינג' עמוס אבינר בעמ' 54 לפרוטוקול מיום 5.4.21. לזכותו ייאמר שהוא מוסיף שמדובר בנושאים שאינם בתחום התמחותו.

82. בהתייחסות שהגיש היועץ אבינר במסמך מיום 8.2.21 כותב אבינר דווקא כי "הגבהת קריית החינוך תדרוש פתרונות נגישות מורכבים ויקרים" **משמע היא אפשרית** – קל וחומר שלא נדרשת הגבהה, וממילא נדרש ליישר את פני הקרקע.

83. הועדה המחוזית דווקא שקלה פתרון ברוח זו בישיבתה מיום 5.4.21 כפי שאמרה הגב טל ואגו:

"ולגבי התחבורה... אני לא יודעת בדיוק מה התכוונת שייבדקו אבל נראה לי שיש כמה דברים ששווה לבדוק. גם לגבי הרוחב, גם של המדרכות, גם של שבילי אופניים, גם של החיבור הזה שהם דיברו עליו... וגם שהיא הציעה להעביר תת קרקעי. יכול להיות שזה לא אפשרי אבל אולי אפשר את המבנה דווקא לעשות ב – זאת אומרת לעבור במפלס הרחוב, ומפלס הרחוב את המכוניות, לעשות את המבנה איכשהו כמו שעושים לפעמים בתעסוקה ויש מעבר ציבורי וזה...." (עמ' 86)

"רציתי קודם לומר לגבי רחוב פטאי שדווקא להשאיר את הרכבים במפלס הקרקע לא לרדת לתת הקרקע אלא את המבנה ציבורי להעביר בגשר. זה גם משהו שאפשר לעשות. כי ככה זה נראה ממש מתכון לאסון ברחובות האלה." (עמ' 87)

84. לכאורה מדובר בהליך יקר- אלא שההיפך הוא הנכון. מדובר בהשקעה מינימליסטית של בניית חניון – דבר שהועדה המקומית דורשת מכל יזם בכל פרויקט סטנדרטי של תמ"א 38.

85. תקן החניה שנקבע במתחם הינו אפס, אף שהתקן קובע בין 3-0 מקומות חניה לכיתה - כלומר עד 100 חניות.

86. נדגיש כי ממילא הועדה המקומית שקלה הקמת חניון וכתבה בנר העמדה של הועדה המקומית מיום 17.2.21 ביחס להתנגדויות שהוגשו לתכנית (בסעיף 32 עמ' 20) כי **"התכנית קובעת זכויות ושימושים שיאפשרו בשלב הוצאת ההיתר הקמת חניון תת קרקעי"**.

87. המתנגדים סבורים כי יש לחייב בניית חניון כזה כבר עתה, כתנאי לקבלת התכנית, ולא לאפשר שיקול דעת לוועדה המקומית בעת הוצאת ההיתר.

88. הקמת חניון כאמור תפתור בן את בעיות התחבורה והן את מצוקת החניה של התושבים ואנשי הצוות החינוכי ומוצע לחייב 75 מקומות חניה לפחות.

89. הקמת חניון ומעבר תת קרקעיים יפחיתו במידת מה את הפגיעה הבלתי מידתית בתושבי השכונה וייצרו גם מקומות חניה במקום אלו שהתכנית מביאה לביטולם.

90. בכל מקרה, כאשר מדובר בהחלטות כבדות, שמשנות סדרי בראשית – בניית קריית חינוך חדשה - אין מקום ללכת על פתרון זול, אנאכרוניסטי - אלא על פתרון של שנות ה-2000 פתרון לטווח רחוק תוך איזון בין האינטרסים של הרשות ושל התושבים.

סיכום

91. לאור כל האמור לעיל – מתבקשת כבוד הועדה לקבוע כי מתחם פטאי אינו מתאים להקמת קריית חינוך ולדחות את תכנית "מתחם פטאי".

92. לחלופין ולמען הזהירות, אם הועדה לא תידחה את תכנית מתחם פטאי - כי אז מתבקשת כבוד הועדה להתנות אותו בבניית חניון ומעבר תת קרקעיים, הכוללים מפרצים להורדת תלמידים ומקומות חניה לצוות ביום ולתושבים בלילה.

93. המתנגדים מבקשים מן הועדה לזמן אותם לדיון בהתנגדויות.

94. להתנגדות זו מצורף תצהיר המתנגדים לתמיכה בה. כן מצורף נספח א'.

נספח א'

מתחם פטאי	מתחם תלמה ילין	
גודל המתחם	5.3 דונם אחרי הפקעות ויחד עם הכביש	7.6 דונם
מיקום המתחם	רחוק משכונת הסיטי, הגעה בעליה תלולה	צמוד למתחם הסיטי, מרחק הליכה קצר
נגישות המתחם	גישה רק מרחוב פטאי – רחוב חד סטרי צר וקצר.	גישה מ-2 צדדים. גישה מרחוב בורוכוב הרחב, גישה מרחוב אחדות העבודה. ניתן להוסיף כניסה אחורית מכיוון רחוב עלית הנוער הצמוד לשכונת הסיטי
הגעה למיתחם להולכי רגל	מדרכות צרות שלא עומדות בתקן הליכה בעליה תלולה	מדרכות רחבות - הן באחדות העבודה והן ברחוב בורוכוב. שטח מישורי.
הגעה למיתחם באופניים	בלתי אפשרית. אין שבילי אפניים ואין היתכנות לשבילי אופניים	אפשרית. יש שבילי אופניים ברחוב בורוכוב. ממילא בשל הקירבה לסיטי ההגעה קלה ברגל.
הגעה למתחם ברכב	כאוס תחבורתי. מאות כלי רכב יעלו מכיוון הסיטי לתוך השכונה כאשר לפי התכנית מקורית אין להם יציאה החוצה לתל אביב (כי רחוב פטאי נחסם לתנועה) ולפי השינויים המוצעים על ידי הועדה הם יידרשו לחצות את קרית החינוך בכביש שיהיה לו שימוש מעורב כ"כביש חצר".	הגעה נוחה וחזרה באותה דרך. ניתן לעלות את רחוב בורוכוב, ולצאת חזרה בקלות לאחר סיבוב בכרך בורוכוב. רכב שעולה לשכונה סב על עקביו באותה דרך, או דרך רחוב פטאי שנשאר פתוח לתנועה.
הורדת נוסעים	אין מקום להורדת נוסעים. לפי השינוי המוצע על ידי הועדה – הורדת התלמידים בתוך מתחם בית הספר מסוכנת ולא בטיחותית, כפי שנסביר בהמשך	יש מקום להורדת נוסעים בשצפ שבכניסה למיתחם (שהכניסה אליו מרחוב בורוכוב) או בתוך המיתחם עצמו בו כיום יש 40 מקומות חניה.
התאמה לשימושים של ילדים	המיתחם תלול ולא מתאים לשימוש כחצר. לא ניתן להשתמש במתחם כמגרש כדורסל כדורגל.	מתחם מישורי ובטיחותי.
גינת פטאי	נעלמת	נשארת לשימוש הציבור