

8 ספטמבר, 2019

לכבוד: הוועדה המחוזית לתכנון ובניה

מחוז ירושלים

שלומציון 1, ירושלים

התנגדות לתכנית 101-0621045 – הפרדה מפלסית צומת אורה

התנגדות זו מוגשת בשם החברה להגנת הטבע, שהנה גוף ציבורי מאושר מתוקף סעיף 100(3) לחוק התכנון והבניה תשכ"ה – 1965 והח"מ נמנית על נציגיה האזרחיים, ובשם 15 דקות - ארגון צרכני תחבורה ציבורית הפועל לקיצור זמני הנסיעה בתחבורה הציבורית ולשיפור והוספת שירות בתחבורה הציבורית, כך שהיא תהווה חלופה ראויה לשימוש ברכב הפרטי.

החברה להגנת הטבע ו-15 דקות מתנגדות לתכנית ההפרדה המפלסית. בימים של שינוי מדיניות במשרד התחבורה ומינהל התכנון, והרצון לעודד את השימוש בתחבורה ציבורית, אנו סבורים שטעות חמורה היא לאשר כביש משמעותי נוסף שיגדיל את הביקוש לרכב הפרטי מחד, ויסיט תקציבים מפיתוח תחבורה ציבורית יעילה מאידך. קידום תכנית של הפרדה מפלסית, שכוללת למעשה גם הכפלת/שילוש כביש קיים, בשעה שמקודמים במקביל שני קווי רכבת קלה, מהווה בפועל ביטוי לחוסר אמון של מערכת התכנון בקידום נושא התחבורה הציבורית.

אנו מתנגדים נחרצות ליצירת כניסה נוספת, מהירה, לירושלים דרך המרחב השמור והייחודי של הרי ירושלים עליהם יש לשמור מכל משמר. הרי ירושלים ממערב לעיר הם נכס עירוני ראשון במעלה, ומאופיינים בערכי טבע, נוף, מורשת ופנאי שאין כדוגמתם. אנו קוראים לוועדה המחוזית, לוועדה המקומית ולכל שדרת קובעי המדיניות, לעגן את שימור הרי ירושלים מפני תכניות הרסניות כגון תכנית זו.

בהתנגדות זו אנו תוקפים לא רק את עצם הרעיון של קידום 'אוטוסטרדה' באזור כה ערכי וייחודי, אלא גם את הדרך בה הדבר נעשה, וכן כשלים תכנוניים בתכנית. יחד עם זאת, אין הדבר מעיד ולו קצת על הסכמתנו לקידום תכנית זו גם אם יסתבר שיש בה "צורך".

תכנית ההפרדה המפלסית בפועל אינה "התגברות" על צומת בעייתי לצורך קידום התחבורה הציבורית, כפי שנאמר במטרות התכנית, **אלא מדובר בהקמת כביש חדש לחלוטין**: ההפרדה המפלסית הינה חלק מכביש דו מסלולי- דו נתיבי שהשלכותיו הם: פיתוח מאסיבי בהרי ירושלים, כרסום וקיטוע של בתי גידול ויצירת תשתית חדשה עבור הרכב הפרטי על פני פיתוח חלופות של תחבורה ציבורית. אנו סבורים שהתכנית המוצעת יוצרת בעיה נופית, עירונית, ובעיקר תחבורתית אשר לה חלופות אחרות שלא צוין אם נלקחו בחשבון אם לאו; מדובר בחלופה שעלותה למשק צפויה להיות גבוהה וכדאיותה אינה ברורה כלל. **התכנון המוצג לפנינו אינו סופי** משום שחלופה זו תחייב את הרחבת הדרך עד הדסה בעלות נוספת - אחרת תפקודו (של הכביש) יהיה לוקה בחסר ביום ביצועו.

בראייה רחבה של מרחב איכותי זה ומערך הדרכים בו, אנו סבורים כי יש להשאיר את הציר הנופי בין צומת אורה למבשרת ציון ככזה, אלתת העדפה לתחבורה הפרטית דרך כביש 1 המורחב, דרך מס. 16 שבבניה, הרחבת דרך מס. 375 המאושרת וכביש המנהרות דרך כביש בגין דרום, וכן לתעדף את התחבורה הציבורית באמצעות התאמת מסלולי האוטובוסים ונתיבים ייעודיים שיתפקדו במשולב עם הקו האדום של הרק"ל שבביצוע, לרבות אפשרויות חניוני חנה וסע על דרך מס. 1.

תכנון על פי עקרון של פיתוח מוטה תחבורה ציבורית ישמור על המרחב ועל הנכס התרבותי, אקולוגי ונופי הייחודי שהוא הרי ירושלים.

ואלו טעמי ההתנגדות:

1. פגם עקרוני בתכנית – פיצול לתכניות שונות הגורם לראייה מקוטעת של סוגייה עירונית-תחבורתית וסביבתית בשלמותה.

מבקר המדינה, בדו"ח הביקורת המיוחד שלו המתייחס לטיפול המדינה במכלול הבעיות הסביבתיות במפרץ חיפה¹, התייחס בין השאר גם לעניין הפיצול לתוכניות שונות, והראייה המקוטעת של בעיה סביבתית בשלמותה שמצב זה יצר. גם בענייננו מדובר, כפי שנראה להלן, בתוכנית שהיא רק חוליה בלתי נפרדת אחת בשרשרת של תכניות שתכליתן שינוי המערך התחבורתי באזור זה ויצירתה של כניסה חדשה לעיר ירושלים. בחינתה של תכנית זו אינה יכולה להיעשות לבדה בלבד ומהווה פגם מהותי בתוכנית.

נסביר: תכנית ההפרדה המפלסית "נולדה" לכאורה בתכנית רכס לבן בה, לכאורה, היא נדרשה בשלביות הביצוע לאישור תכנון מפורט לפני מתן היתרי בנייה מעבר ל- 3,500 יח"ד. אולם, למעשה, ההפרדה המפלסית היא במהותה חלק מכביש גדול יותר אשר מתוכנן בשנים האחרונות במקטעים מקטעים, ואשר אינו מאפשר את ההתייחסות המרחבית והתכנונית הראויה לשאלה התחבורתית עליה הוא בא לתת מענה, לפתרונות האפשריים לה ולמחיריהם הסביבתיים. ה"כביש" אליו אנו מתכוונים הינו ציר תנועה: כניסה חדשה לירושלים מכיוון דרום-מערב: ממחלף חמד ועד כביש בגין בירושלים. ציר זה גם תואר בתמליל מיום 14.1.2019 בדיון הוועדה המחוזית על ידי מנהל הפרוייקט מר אודי שריג:

מר אודי שריג :

כן. טוב. צהריים טובים. אנחנו למעשה מדברים על - , מציגים היום את תכנית הפרדה מפלסית אורה. זה נקרא הפרדה מפלסית אורה אבל זה למעשה טיפול בכל בחלק גדול מהציר (לא ברור) במזרח בצפון מזרח, עד אחרי צומת אורה לכיוון משואה. אתם רואים פה את הציר שחלק ממנו זה מקודם על - ידי מוריה.

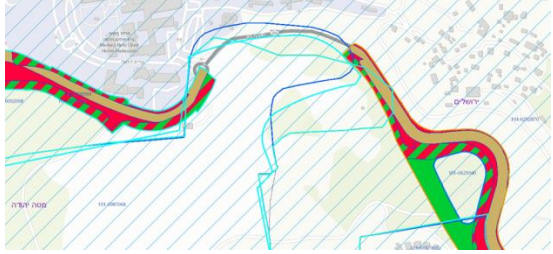
מר אודי שריג :

ממבשרת לכיוון הדסה. הציר הקיים היום הוא בחתך של 1 פלוס 1 המטרה היא להרחיב אותו לפחות עד בית - חולים הדסה להרחיב אותו לחתך של 2 פלוס 2. בהמשך שלו הוא למעשה פוגש אותו בפרויקט שלנו את המנהרות שנציג אותן בהמשך. את המעבר מתחת לצומת אורה עם הרכבת הקלה. ובואכה גבעת משואה.

1 הדו"ח פורסם באתר מבקר המדינה : <https://www.mevaker.gov.il/he/publication/Articles/Pages/2019-Haifa.aspx?AspxAutoDetectCookieSupport=1>

הכביש מתוכנן בשיטת המקטעים על ידי מתכננים שונים בנפרד ובמקביל לכדי יצירת דרך כניסה לירושלים דו מסלולית- דו-נתיבית לכל אורכה ובמהירות תכן של 70 קמ"ש (ראו טבלה):

מקטע	שם המקטע	סטטוס תכנוני
1	כביש המגרסה- עין חמד (כביש י"א) כביש חדש	דיון בוועדה המחוזית בפרקים א+ב של תסקיר השפעה על הסביבה בתאריך 8.7.2019. הוחלט לשוב ולדון לאחר קבלת עדכון בנוגע להמלצת הצוות הבין-משרדי לעניין תחבורה ציבורית באזור.
2	כביש 3965 בין מבשרת לצומת סטף. הרחבה ופיתוח דרך קיימת המחברת בין צומת המגרסות במבשרת לצומת הסטף.	תכנית 101-0699553, בסמכות וועדה מקומית, בדיקת תנאי סף-קיום תנאי סף בתאריך 8.7.2019, והודעה על הגשת התכנית לוועדה המקומית.
3	כביש 395	ישנה תכנית מאושרת לשלושה נתיבים. מבוקש שינוי ל- 4 נתיבים במסגרת התכניות של מקטעים 2 ו- 4 בטבלה זו.
4	כביש 396, בין צומת כרם להדסה. הרחבה ופיתוח דרך קיימת המחברת בין צומת כרם לצומת הכניסה לביה"ח הדסה עין כרם.	תכנית 101-0699561, בסמכות וועדה מקומית. בדיקת תנאי סף- קיום תנאי סף בתאריך 1.7.2019 והודעה על הגשת התכנית לוועדה המקומית.
2+3+4	 ציר הדסה-מבשרת כניסה נוספת לחבואות הדרומיים של העיר כבישים: 3965, 395, 1386-396  מתוך מצגת של היזמים (מוריה)	
5	מקטע של מצב קיים של 1+1 ברחוב קלמן מן בין צומת הכניסה להדסה ועד לתכנית ההפרדה המפלסית : להלן בין מקטע 4 למקטע 6	לא מתוכנן כעת.

		
תכנית 101-0621045 מופקדת להתנגדויות – נשוא התנגדות 12.	הפרדה מפלסית בצומת אורה	6
תכנית 11710, כביש מאושר משנת 2013 שבוצע ופעיל משנת 2016.	כביש אורה משואה עוקף קריית מנחם ועיר גנים	7
מופיעה בתכנית האב של תכנית אב לתחבורה. סטטוס תכנוני לא ידוע 	מנהרת מודעי. חיבור בין צומת קוליץ לרחוב יצחק מודעי במנהור מתחת שכונת מלחה וחיבור לבגין.	8

אנו טוענים כי אין לבחון את התכנית הנוכחית במנותק ("שיטת הסלמי") מהיזמה לייצר ציר כניסה חדש **נוסף** לירושלים, אלא יש להראות את ההצדקה לכביש החדש בתסקיר ההשפעה על הסביבה כבר כעת אם רוצים לאשר את ההפרדה המפלסית. הן מהסיבה שזכות הציבור להבין את התכנון הכולל, והן מהסיבה שהיקף הפגיעה הסביבתית וגודלה האמיתי מתגלות רק בבחינה כוללת.

נציין לדוגמא את ההיבט האקולוגי אשר נפגע מתכנון ב"שיטת הסלאמי". אותה **דרך חדשה** - כניסה חדשה לירושלים - שההפרדה המפלסית המבוקשת היא חלק הכרחי ובלתי נפרד ממנה, עוברת בתוך החיץ האקולוגי על פי תמ"מ 1/30, חוצה את נחל שורק ומקטעת בתי גידול. כיום התנועה במקום מאפשרת מעבר בעלי חיים בכביש, וחתך המעבר צר יותר (ולכן מהיר יותר למעבר על ידי בעלי החיים). לאחר שידרוג הכבישים המבוקש, התנועה בהם תגדל באופן משמעותי, וחתך המעבר יהיה גדול הרבה יותר וככל הנראה הכביש ילווה במפרדת בטון מסוג

"ניו-גרסי" או בכביש דו מפלסי, כפי שמוצע בתכנית דרך מס. 395, ותנועת בעלי החיים מצד לצד לא תהיה אפשרית עוד.

נציין גם כי הכביש יוביל לפיתוח הרסני של שכונות פרבריות נוספות לירושלים המסתמכות על כביש זה אשר תפגענה קשות ברציפות השטחים הפתוחים ובתפקודם האקולוגי, תפגע במעיינות ההר ותהווה גם פגיעה נופית קשה בהרי ירושלים ובנכסי העיר. השלכות כוללות אלו, היו עולות וצפות אם התכנון של הכביש והמרחב הסובב אותו היו נעשים באופן כולל.

2. לא נערך תסקיר השפעה על הסביבה

אנו סבורים כי הוועדה המחוזית טעתה כאשר פטרה את תכנית ההפרדה המפלסית בחוות דעת סביבתית במקום לחייבה בתסקיר השפעה על הסביבה וכי יש לחייב את התכנית בתסקיר השפעה על הסביבה שיכלול את הדרך כולה: מירושלים למבשרת ציון. בכך אנו תומכים ומצטרפים להתנגדותם של המועצה האזורית מטה יהודה והוועדה המקומית לתכנון ובנייה מטה יהודה כפי שנכתב בהתנגדותם בסעיף ב'2.

3. חוות הדעת הסביבתית חורגת מן ההוראות שניתנו לה

חוות הדעת הסביבתית לא מילאה את הדרישות על פי ההנחיות שניתנו לה ולכן לא ניתן לאשר את התכנית על בסיסה. להלן מספר דוגמאות עיקריות:

א. בסעיף 1.2.2 להנחיות נדרשה הצגה של **מגמות** תכנוניות, בלא הגבלה של טווח התייחסות, אלא על בסיס רלוונטיות.

1.2.2 מגמות תכנוניות: התייחסות לתוכניות בהכנה, תכניות אב ומגמות תכנוניות במרחב התוכנית.

אולם, חוות הדעת לא הציגה מגמות תכנוניות חשובות כדוגמת יזמות תכנון סביב בית החולים הדסה עין כרם, חניון חנה וסע של 1,000 חניות בהדסה, כוונת פיתוח בשלוחת

הדסה, מורדות אורה, פיתוח עירוני במבשרת ציון, ועוד. באופן אבסורדי, מוזכרת תכנית תמ"ל 1009- רכס לבן ולא תכנית רכס לבן 0387449-101.

ב. סעיף 1.3 בהנחיות מדגיש שבחינה ותיאור מפורט של המערכת התחבורתית נדרש במרחב הרחב של התכנית להלן:

1.3 המערכת התחבורתית

תיאור מפורט של המערכת התחבורתית במרחב הרחב של התוכנית: מערכת הדרכים הקיימת לפי הגדרתן בהיררכיית הדרכים. הצגת מערכת הדרכים תעשה על רקע מפה בקני"מ 1: 50,000.

- דרכים מתוכננות והצפי לביצוען על רקע המפה לעיל.
- מערכת הסעת המונים לירושלים על מרכיביה ונקודות הממשק שלה עם התכנית בקטע הנדון. יצורף תשריט בקני"מ מתאים, כולל חניוני חנה וסע.
- נתיבי תחבורה ציבורית, אם מתוכננים, ונתיבים משיקים לתוכנית.

תיאור המערכת התחבורתית דרכי הגישה בתחבורה הפרטית והציבורית למרחב התכנית לא נסקרו כראוי. לדוגמא, לא הוזכרו כבישים בביצוע ומאושרים ככביש 16, כביש 39, חניוני חנה וסע וכו'. אנו דורשים את הצגת התוכניות התחבורתיות במרחב, לרבות תכנית התחבורה הציבורית המטרופולינית, ואת הקשר שלהן לתוכנית ההפרדה המפלסית ואת החלופות להן.

ג. נציין כי הנחיות חוות הדעת הסביבתית בסעיף 1.2.1 ביקשו קומפילציה תכנונית בתחום שעד 200מ' בלבד מהקו הכחול של התוכנית. בכך נמנע מהוועדה (ומהציבור) מידע תכנוני חיוני באשר לזיקות בין ההפרדה המפלסית המוצעת למערך הדרכים והתנועה הרחב יותר, ובכלל לכוונות התכנון במרחב אותם אמורה ההפרדה המפלסית לשרת.

ד. על פי סעיף 2.3 וסעיף 2.4 בהנחיות היה צורך לבחון על פי אמות מידה את חלופות המקור של התכנית (ראו את הפירוט בנספח להתנגדות זו). אולם חלופות המקור לא נבחנו כפי שהתבקש, אלא נערכה בחינה מקיפה לחלופות המיקור בלבד. בנוסף, לאחר ש"נבחרה" החלופה ממזרח למערב, חוות הדעת לא הראתה איך תשופר רמת השירות כתוצאה מהתכנית המוצעת, ולא הראתה בסימולציות מה יהיו עומסי התנועה בהדסה עין כרם כתוצאה מביצוע תכנית ההפרדה המפלסית ו/או מה יהיה השיפור שיושג באמצעותה למערך התנועה באזור.

4. התשתית העובדתית לתכנון ההפרדה המפלסית מוטלת בספק

התשתית העובדתית לתכנון ובחירת חלופת ההפרדה המפלסית לא הוצגה ולא נבחנה כראוי ולכן אין לאשר את התכנית.

נבחנו מסמכי שתי תכניות :

- תכנית לשכונה ברכס לבן (101-0387449) שבה נהגה ההפרדה המפלסית, וכתוצאה מכך הוכנסה זו כתנאי להוראות התכנית (של רכס לבן);
- מסמכי התכנית המופקדת של ההפרדה המפלסית צומת אורה.

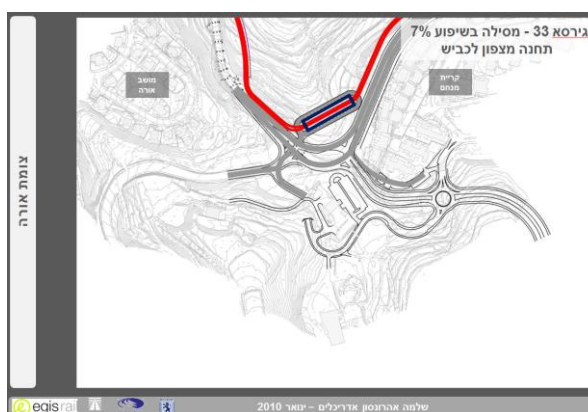
במסמך הבה"ת לתכנית רכס לבן מופיעה מצגת של ד"ר אליה בן שבת אשר מציעה שש חלופות תכנון לשני צמתים בצומת אורה, על מנת לפתור בעיה של **כאורה תהיה קיימת בצומת אורה בשנת היעד 2040²**. עם זאת הניתוח התחבורתי אינו מגובה בנתונים אלא רק במסקנות ובכך יש טעם לפגם בהליך גיבוש התכנית. הבחינה המפורטת של אליה בן שבת **גם לא נבדקה** והשוותה במסגרת חוות הדעת הסביבתית, ולכן **כל ההשגות אשר יופיעו להלן נכונות עבור הבחינה שנעשתה במסגרת הבה"ת והן עבור הבחינה שנעשתה במסגרת חוות הדעת הסביבתית:**

- לא ברור מתוך חוות הדעת הסביבתית וכן לא מתוך דברי אליה בן שבת בתמליל מיום 14.1.2019 בדיון בוועדה המחוזית בנושא ההפרדה המפלסית, מה מקור הנחיצות של תכנון ההפרדה המפלסית. אמנם ישנה אמירה קצרה ולא מפורטת כי "יש צורך" אולם צורך זה לא גובה בהצגה של נתונים והנחות יסוד. לדוגמא, האם התחזיות מתייחסות רק להקמת שכונת רכס לבן, או שמובלעת בתחזית גם הקמת שכונות חדשות בהרי ירושלים של אלפי יחידות דיור נוספות? האם מערך התחבורה הציבורית המתוכנן נלקח בחשבון? כניסת הרכבת הכבדה וכו'?
- הנחות היסוד של הניתוח של בן שבת אינן גלויות ואינן ניתנות לביקורת חיצונית. האם הנחות יסוד שונות היו מולידות תוצאות שונות? לדוגמא, מדוע נקבע פיצול נסיעות נמוך כל

²נזכיר כי בהחלטת ההפקדה נאמר כי לא צפוי שינוי משמעותי בנסועה

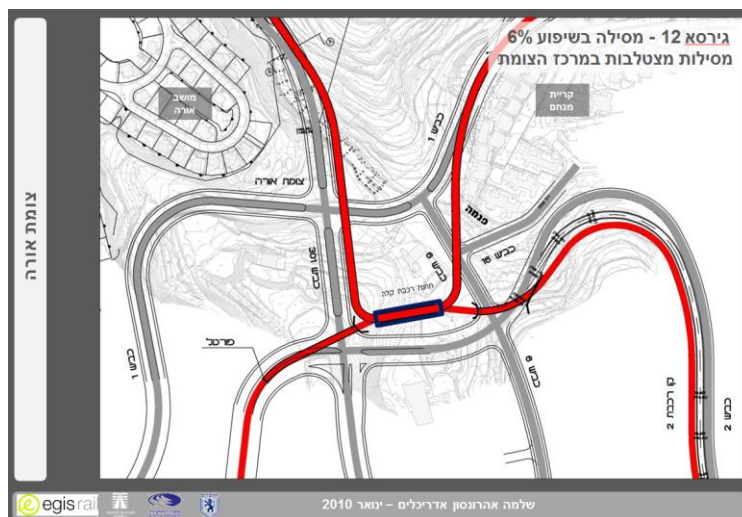
כך שעומד על 35%, כאשר במחוז תל אביב פיצול הנסיעות עומד על 40%? אם זוהי ההנחה, מדוע צריך רכבת כל 4 דקות, והאם צריך לבנות חניון חנה וסע של 1,000 חניות בהדסה³ אם פיצול הנסיעות יהיה נמוך כל כך? גם כאן לא ברור כיצד התקבלה ההחלטה על החלופה המועדפת, לא הוצגה טבלת השוואה עם נתונים (לא בבה"ת ולא בחוות הדעת הסביבתית).

- לא נלקחו בחשבון פתרונות טכנולוגיים או שינויים אחרים שיכולים לייתר את הצורך הנטען בתכנית ההפרדה המפלסית: רמזורי "בלוטוס", גל ירוק, התאמת תדירות הרכבת, הסדרי תנועה בשעות העומס, מנגנוני שליטה על הביקושים, מס נסועה ועוד.
- למעט חלופת האפס, לא נבחנו חלופות שאינן כוללת הפרדה מפלסית. לדוגמא, לא נדונה חלופה שכוללת תכנון מחודש של קווי הרכבת הקלה ותיקונים הנחוצים בגזרה זו: כך לדוגמא, ניתן להסיט את הקו האדום (שנבנה בימים אלה לכיוון הדסה) לצד הצפוני לכביש, ולייצר תחנה אל מול הנוף, כאשר הקו הסגול, אם יפעל, ישרת את תכנית רכס לבן (אם תכנית זו, שאנו מתנגדים לה, תאושר סופית ותצא לפועל), ויחצה את הצומת רק פעם אחת; או לחילופין, תושבי רכס לבן ישורו בשירות אוטובוס לרכבת הקלה; או לחילופין האם נבחנה חלופה של קו רכבת מכיוון משואה שייתן מענה לביקושים אל ומהדסה? תכנון שונה של קווי הרכבת הקלה אפשרי והוצע כבר בשנת 2010 על ידי משרד אהרונסון אדריכלים כפי שעולה מתוך מצגות דאז: חלופת תחנה מצפון לצומת אורה: הרק"ל לא חוצה את הצומת.



³ תכנית הנמצאת בקדם תכנון

חלופה שבה נראה קו רכבת קלה לכיוון משואה שהייתה מסדירה את הגישה לבית החולים הדסה מכיוון מזרח. (למען הסר ספק, אנו לא מציעים את החלופה של הקו האדום כפי שמוצג בתמונה)



- או לחילופין, במידה שיש בעיה נקודתית לכלי רכב בטחוניים (רכבי ההצלה, משטרה וכד') – האם נשקלו פתרונות ממוקדים דוגמת גשר עילי (flyover) או כל פתרון נקודתי אחר אשר אינו מחייב תוספת נתיבי תנועה, על כל המשתמע מכך?

אנו סבורים שהדיון בהנחות הייסוד, ובניתוח הנחיצות לא מוצה: המלצות הבה"ת והמיקרו סימולציה לא הראו כי הפתרון לצומת הוא בהכרח הפרדה מפלסית בתצורה זו; נבחר פתרון אחד שמהותו התכנית המופקדת כעת, ללא הסברים, ללא הצגת הנחות הייסוד וללא השוואה מפורטת בין שש החלופות שהוצגו. זהו פגם מהותי בהליך התכנוני שלא נרפא גם במסגרת חוות הדעת הסביבתית לתכנית ההפרדה המפלסית. הסתרתן של הנחות הייסוד והנתונים ששימשו בניתוח זה פוגעת בזכותו של הציבור להתנגד לתוכנית כיוון שהיא אינה מאפשרת להתמודד עם הנחות יסוד אלו ולהפריך אותן ו/או להוביל לתכנון ראוי יותר.

5. כביש חדש ללא מדיניות תחבורתית למרחב המנוגד למדיניות קידום התחבורה הציבורית.

על פי דוח רבעוני של 'תכנית אב לתחבורה' טרם הסתיימה הכנתה של תכנית האב לתחבורה ציבורית למבשרת ציון ופרוזדור ירושלים והיא טרם נדונה. בנוסף, לאחרונה הוקם צוות בין-משרדי של הוועדה המחוזית אשר תפקידו לקדם את נושא התחבורה הציבורית במרחב של מבשרת ציון (החלטת הוועדה המחוזית בתכנית המגרסה- שינוי שלביות, 29.4.2019). פתרונות של תחבורה ציבורית כפי שהעלה הצוות (בישיבה ממאי, 2019) משרתים את אותו מרחב שהוא נושא התכנית המופקדת. פתרונות של חנה וסע במחלף הראל ובמחלף חמד או אפילו בלטרון – חניונים הנמצאים על כבישים ראשיים ומהירים (כביש 1) יכולים להוות פתרון לכל אותם יישובים בפרוזדור שבהם התחבורה הציבורית אינה יעילה. פתרונות של נת"צים ושטלים גם הם יאפשרו לשפר ולייעל את התנועה למקומות העבודה ובחזרה.

אנו דורשים לדון ראשית במדיניות ובראייה אזורית-מרחבית של התחבורה בירושלים ובסביבתה לפני קידומה של תוכנית משמעותית כזו. ללא ראייה כוללת זו, לא ראוי לדון בסלילת כביש חדש בהרי ירושלים, ובוודאי לא להגיש לדין והפקדה מקטעי כבישים בשיטת הסלאמי.

נציין כי תכנון של כביש חדש מנוגד לתפיסת משרד התחבורה המקדם תחבורה ציבורית ולתפיסת מינהל התכנון אשר טוען לקידום פיתוח מוטה תחבורה ציבורית. כך, אנו רואים כי מצד אחד המדינה מקדמת שני מסלולי רכבת קלה באזור (אדום וסגול), ומן הצד השני מבקשת לבנות כביש משמעותי חדש לרכב הפרטי ואף שוקלת לבנות חניון "חנה וסע" של 1,000 מקומות חנייה בהדסה עין כרם. מיותר לציין כי האטרקטיביות של התחבורה הציבורית תרד פלאים לאור ההשקעה בכל מערך הרכב הפרטי כפי שהוזכר.

לעניינו, נציין כי רמת השירות נמוכה בשעות העומס, כאשר שכונה משורת על ידי שני קוים של רכבת קלה, והדסה על יד קו רק"ל היא זו שתגרום לאנשים לעבור מהרכב הפרטי לתחבורה הציבורית. "פתרון" בצורת הוספת קיבולת באמצעות דרך חדשה רק יגביר את הביקוש של הרכב הפרטי הן מהדסה והן מירושלים, ובכך יוריד מהאטרקטיביות של השימוש בתחבורה ציבורית ויהווה בזבוז משווע של כספי משלמי המיסים. יש לזכור, כמובן, שהרגלי הנסיעה של הנוסעים

בכלי רכב פרטיים עוד צפויים להשתנות בעקבות המשך התפתחות אפשרויות עבודה ותעסוקה מן הבית (מה שיכול וצפוי לצמצם את הביקושים לנסיעות בכלי רכב פרטיים), שינויים אפשריים בהרגלי הנסיעה בעקבות תכניות עידוד כגון תכנית "נעים לירוק" שלדעתנו ניתן ליישמה גם בירושלים וכבר הוחל ביישומה במטרופולין תל אביב.

לחלופין, אם לא תתקבל התנגדותנו, אנו מבקשים כי יוסף להוראות התכנית סעיף הכולל הוראה המתנה את קידום ביצוע / תנאי להיתר בנייה ראשון **בבדיקת כדאיות כלכלית בהתאם לנוהלי משרד התחבורה והאוצר, של מלוא אורך הציר התחבורתי, מצומת אורה ועד למבשרת ציון.** למיטב ידיעתנו, עלות הדרך הכוללת עלולה להגיע לכשני מיליארד ₪ (סכום דומה לזה שהושקע בשעתו בדרך מס. 6 - "חוצה ישראל") וזאת משום שהדרך הכוללת כרוכה בביצוע של מנהרות, גישורים לאורך הדרך בתוואי שטח מפותל והררי, מה שעלול להגדיל את העלויות באופן ניכר.

לסיכום, בתקופה בה מדיניות משרד התחבורה ומנהל התכנון מעודדת תחבורה ציבורית על פני תחבורה פרטית, יש להפנות את מירב המשאבים לכיוון התחבורה הציבורית ולא לפעול במדיניות של "גם וגם". מדיניות של "גם וגם" מרחיקה את ההתמקדות בשיפור מערכת הסעת ההמונים, ואינה יוצרת תמריץ לעזוב את הרכב הפרטי. נציין שוב כי בשנים האחרונות ניתנו שלל פתרונות לרכב הפרטי: הרחבת דרך מס. 1, אישור והתחלת ביצוע דרך מס. 16, תכנית להרחבת דרך מס. 375 והכפלת הקיבולת בכביש המנהרות. אנו סבורים כי די בכך, וכי התכנית המוצעת, שגם לא הוכחה נחיצותה, גוררת אחריה הרחבת כבישים נוספים תוך יצירת כניסה/יציאה משמעותית עבור הרכב הפרטי.

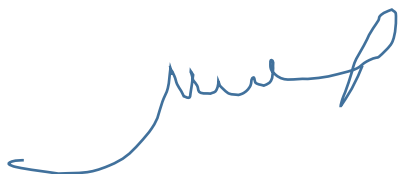
יש לבטל את התכנית המוצעת ולהשאיר את מקטע הכביש בין אורה למבשרת ציון ככביש נופי בתצורתו כיום, למנוע פגיעה בערכם האקולוגי והנופי של הרי ירושלים ולמנוע פרבור נוסף הרסני לעיר ולחוסנה.

להתנגדות מצורף גם תצהיר המהווה חלק בלתי נפרד ממנה. אנו מבקשים כי תישמר לנו הזכות להשלים, להוסיף ולפרט בנושאי ההתנגדות בעת הדיון בה בוועדה, ואף להסתייע במומחים שונים על פי הצורך.

לירון דין

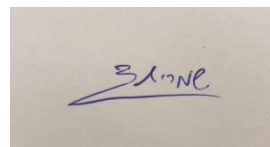
מתכנתת קהילת ירושלים

החברה להגנת הטבע



שמרית נוטמן

מנכ"לית ארגון 15 דקות



נספח – מתוך ההנחיות של חוות הדעת הסביבתית

2.2 הגדרת חלופות מאקרו

2.2.1 חלופת האפס (Do Nothing)



במסגרת חלופה זו תבחנה באופן איכותי ההשלכות של השארת צומת אורה במתכונתה הקיימת. הבחינה תתייחס לנתוני תנועה בשנת 2030 כאשר לא מתבצעת המנהרה אך תכלול את כל המרכיבים האחרים במרחב. הבחינה תכלול בין היתר:

- הצגת השפעת עומסי התנועה החזויים על רמת התפקוד של הצומת.
- היבטים כלכליים של אובדן שעות עבודה, עפ"י הגרסה המעודכנת של נוהל פר"ת.
- השפעת עומסי התנועה החזויים על רמת הבטיחות בכביש מס' 1 הקיימת.
- השלכות סביבתיות בנושאי רעש וזיהום אויר כתוצאה של יצירת גודש תחבורתי שעלול להיווצר באזור וממאפיינים גיאומטריים של הכביש.



2.3 אמות המידה לבחינת החלופות

2.3.1 אמות מידה כלכליות

- עלות כוללת.
- זמינות ביצוע.
- לוי"ז לביצוע.

2.3.2 אמות מידה הנדסיות ותחבורתיות

- התוויה אנכית ואופקית.
- מאזן עבודות עפר.



תכנית 101 0621045 26/03/2019 14:30:20 נספח חוות דעת סביבתית נספח מס' 6 נוספים א-ח



- העתקת תשתיות.
- בטיחות תחבורתית.
- שלבי הביצוע, משמעותיות והסדרים זמניים במהלך הביצוע.
- השפעות על תח"צ.

2.3.3 שיקולים סטטוטוריים

- התאמה לתכנון ברמה המקומית.
- בעלויות על הקרקע.
- היקף הפקעות.

2.3.4 אמות מידה סביבתיות

- חזות ונוף : מזעור צורך בקירות תומכים.
- מטרדי רעש.
- איכות אויר.
- הידרולוגיה וניקוז.
- השפעות על שימושי קרקע ושטחים פתוחים.
- מעבר מטיילים ושימושים לא מוטורים.
- השפעות על אתרים ארכיאולוגים ואתרי מורשת.

2.3.5 אמות מידה תנועתיות

- רמת השירות החזויה.
- ההשפעה של רמת השרות על שעות רכב.

2.4 השוואת חלופות המאקרו ובחירת החלופה הנבחרת

השוואה איכותית וכמותית של חלופות המאקרו לפי אמות המידה לעיל ובחירת החלופה הנבחרת. במידת הצורך יוצגו אלמנטים חיוביים מהחלופות שלא נבחרו והיכולת לשלבם בחלופה הנבחרת כחלופה משולבת.

תצהיר

- אני הח"מ, לירון דין, ת.ז. 02566895-5, לאחר שהוזהרתי כי עלי לאמור את האמת וכי אהיה צפוייה לעונשים הקבועים בחוק אם לא אעשה כן, מצהירה בזאת כדלקמן:
1. אני מכהנת כמתכננת בקהילת ירושלים, בחברה להגנת הטבע, שהיא גוף ציבורי לעניין סעיף 100 לחוק התכנון והבניה תשכ"ה – 1965, ואני מוסמכת לתת תצהיר זה בשמה.
 2. אני עושה תצהיר זה בתמיכה להתנגדות החברה להגנת הטבע לתכנית 101-0621045, הפרדה מפלסית צומת אורה
 3. אני מצהירה כי כל העובדות עליהן מתבססת ההתנגדות ואליה מצורף תצהיר זה, הינן אמת למיטב ידיעתי והכרתי.
 4. אני מצהירה כי זה שמי, החתימה למטה היא חתימתי ותוכן תצהיר זה הוא אמת.


 לירון דין

אישור

אני הח"מ, עו"ד  , מאשר/ת בזה כי ביום 27/2/19, הופיע לפני גב' לירון דין, ת.ז. 02566895-5, ואחרי שהוזהרתי לאמור את האמת וכי תהיה צפוייה לעונשים הקבועים בחוק אם לא תעשה כן, חתמה על התצהיר בפני.


 חתימה וחתימת עו"ד
