

חלקים מתוך תשובת רון חביליו, וועד עין כרם ומשיבים נוספים לערר 53/20 – מטה יהודה נגד אישור תוכנית 101-0621045 - הפרדה מפלסית

בצומת אורה

להתנגדות שהגיש רון חביליו כנגד ההפרדה המפלסית הצטרפו עמרי שרון (המתגורר בחוות שקמים) ועד 122 מתנגדים (רשימה מצורפת כנספח א'). בין המתנגדים מצויים צעירים רבים שהתגייסו למאבק להצלת הרי ירושלים והכרזתם כגן לאומי. אחת ממובילות מאבק זה היא מאיה סטאר, סטודנטית במכון ויצמן ברחובות. כמו כן, להתנגדות הצטרף גם וועד תושבי עין כרם, (תצהיר של אמיר לוי מצורף כנספח ב'). כל המתנגדים הללו מבקשים להצטרף כמשיבים יחד עם רון חביליו.

אנו מצטרפים לטענות שהוצגו בערר של מטה יהודה. עם זאת נבקש להתמקד בשלושה נושאים עיקריים:

1. העדר תכנון כולל- תכנון נקודתי שגוי במקום תכנון כולל יחד עם תכנית רכס לבן. התכנית

מהווה תכנון חלקי וחסר ב"שיטת הטלאים"

- i. הוועדה המחוזית קשרה בין תוכנית הבניה ברכס לבן לבין התוכנית להפרדה מפלסית וכעת מקדמת את שתי התוכניות בנפרד. הועדה מאיצה את קידום ההפרדה המפלסית ללא קשר למועד /אישור הבניה ברכס לבן כפתרון ממוקד לצומת אורה.
- ii. התוכנית מקודמת כדי לפתור בעיה תכנונית אחרת- תוכנית הקו האדום של הרכבת הקלה שאושרה לפני 6 שנים. ההתנגשות בין הקו האדום למערכת הכבישים הייתה ידועה ועלתה בהתנגדויות באופן מפורש.
- iii. התוכנית אינה פותרת בעיות תחבורתיות של תושבי האיזור. למעשה לתושבי קריית מנחם, קריית היובל, המושבים אורה ועמינדב, וגם שכונת רכס לבן המתוכננת לא תהיה גישה למנהרות.
- iv. יש טעם לסברה כי התוכנית להפרדה מפלסית מיועדת למטרות אחרות שמקודמות

בחוסר שקיפות ציבורית-

- i. הקמת כביש מהיר במערב ירושלים – נזק אדיר להרים, חיסול המסדרון האקולוגי בעמק שורק ופגיעה קשה בצבי הארצישראלי
 - ii. הקמת עיר (גדולה ממבשרת ציון) מסביב להדסה עין כרם
- את שיפור רמת השרות בצומת אורה ניתן להשיג באמצעים פשוטים וזולים בהרבה ע"י הפרדה בין קו הרכבת הקלה למערכת הכבישים, וזאת באמצעות שלוש חלופות תכנוניות שהועברו לוועדה.

2. העדר תסקיר השפעה על הסביבה- הוועדה המחוזית טוענת כי מדובר ב"תוכנית מצומצמת,

שנועדה לאפשר את העדפת תנועת הרכבת הקלה בצומת אורה ושיפור גישת רכבי חירום למרכז הרפואי הדסה עין כרם", ולכן הסתפקה בחוות דעת סביבתית מוגבלת.

- i. כריית שתי מנהרות גדולות (שני נתיבים כל אחת) באורך 900 מ' בטופוגרפיה הקיצונית של הר אורה, אינה פרויקט מצומצם, אלא פרויקט אדיר ויקר בסביבה ייחודית
- ii. הפרויקט יפגע בחלקו העליון של **הר אורה** וישאיר חותם קשה ביותר על אחד המקומות היפים והמשמעותיים ביותר בארץ - האתר '**הכפר עין כרם ונוף התרבות שלו**' שנרשם ע"י מדינת ישראל באונסק"ו **כמועמד להכרזה כאתר מורשת עולמית**. **הר אורה מהווה מוקד נוף ומורשת מרכזי באגן עין כרם**. הר זה מוזכר בתנ"ך, בספר ירמיהו (פרק ו' פסוק א'): **"ועל בית הכרם שאו משאת כי רעה נשקפה מצפון ושבר גדול"**. הר אורה הוא גם קדוש לעולם הנוצרי בהיותו הר הביקור (Visitation Mountain).
- iii. נזק כבד מאד צפוי מהתפשטות אתר הבנייה על שטחים נרחבים בסביבת פתחי המנהרות (מערומי עפר גדולים, מגרסות, ומפעלים לייצור חומרי בנייה). מיקום העבודות לא מתוכנן מראש.
- iv. הוועדה הייתה חייבת לדרוש תכנון כולל של כל המקטע, ולדרוש הכנה של תסקיר השפעה על הסביבה המתייחס לכול המקטע שבין הדסה לעמק לבן, תסקיר שצריך לבדוק באופן מיוחד את הנזק הצפוי באגן עין כרם.
- 3. תכנון תחבורתי שגוי- הפתרון המוצע הוא אינו הפתרון המיטבי. אנו סבורים כי תוכנית ההפרדה המפלסית לא תשיג את המטרה שהוועדה מצהירה עליה. ויש דרכים פשוטות וזולות יותר שעונות טוב יותר למטרה. בנוסף, אנו חושדים כי להפרדה המפלסית יש מטרות אחרות שהוועדה מסתירה מפני הציבור.**
- i. **עומס התחבורה הפרטית בצומת רק יגדל עם סלילת הכביש המהיר וכריית המנהרות**. חלק מהרכבים המבקשים לעבור דרך צומת אורה יוכלו, עם ביצוע ההפרדה המפלסית, להיכנס למנהרות ולהקל על התנועה בצומת. אבל יצירת **כביש מהיר הנכנס לירושלים מתחת צומת אורה ימשוך לאזור כמות גדולה בהרבה של מכוניות שאינן מגיעות כיום לצומת**. **חלק מהמכוניות האלה לא יכנסו למנהרות ויעמיסו על הצומת**.
- ii. המשמעות של 6 צירים הנכנסים לצומת אורה היא **30 מסלולי נסיעה העוברים בצומת אורה**. **ההפרדה המפלסית משרתת רק 2 מסלולים מתוך ה- 30**: ממשואה להדסה, ומהדסה למשואה. **ההפרדה המפלסית משחררת רק חלק קטן מהתנועה בצומת**. ניכוס תת-הקרקע לטובת 2 מסלולים בלבד הוא בזבוז משאבים משווע באזור לחוץ במיוחד.
- iii. **שני קווים של הרכבת הקלה** צפויים גם הם לעבור בצומת, לחנות בתחנה גדולה (3 מסילות) במרכז הצומת, ולחצות את כל הכבישים הנכנסים לצומת. על פי צוות תוכנית אב לתחבורה מדובר ב- 49 רכבות בשעה. **רכבת צפויה לחצות את הצומת בכמעט בכל דקה! הכאוס בצומת מובטח!!!**
- iv. **הבה"ת שהוכנה לצומת אורה היא שגויה**. היא מבוססת על נתונים שסופקו ע"י צוות תוכנית אב לתחבורה, נתונים שלא ברור כיצד נקבעו, ושלא ניתנים לבדיקה. נתונים אלה אינם שלמים כיוון שהם עברו הפחתה מסיבית של מספר כלי הרכב הצפויים

להיכנס לצומת מתוך הנחה שהמשתמשים יוותרו על רכבם וישתמשו בתחבורה ציבורית. להערכתנו, **הקו האדום יקרוס תחת העומס, ורשת התחבורה הציבורית בירושלים לא תגיע לרמת היעילות של רשתות דומות בערי אירופה.**

v. **תוכנית ההפרדה המפלסית מקודמת בחיפזון, בטרם עת. שתי תוכניות גדולות – הקו האדום של הרכבת הקלה וכביש 16** - נמצאות כיום בשלבי ביצוע וצפויות לשנות את המצב בצומת אורה. יש להמתין לכניסת תוכניות אלה לשימוש פעיל כדי להעריך את מידת הנחיצות של הפרויקט.

vi. **כביש משואה-אורה היה משגה תכנוני. ההפרדה המפלסית ממשיכה תפיסה אורבנית שגויה.** גם היום, למרות הקושי, ניתן עדיין לייצר **שדרה עירונית יפה בשולי עיר גנים, ולהתקין לאורכה קו רכבת קלה.** במקום זאת מבקשים להשקיע את הכסף בכריית מנהרות יקרות לטובת רכב פרטי, כדי להמשיך את הקונספט השגוי שהחלו עימו. יש לדעת כי בערים גדולות בעולם המערבי מבטלים כיום את הכבישים המהירים שסללו בשנות ה-60 וה-70.

אנו מציעים שלוש חלופות :

- א) **להזיז את תחנת הרכבת צפונה** לצד של עין כרם.
- ב) להשאיר את תחנת הרכבת במקומה **ולהזיז את מערכת הכבישים דרומה**, לצד של עמק אורה. חלופה זו דורשת שינויים בתוכנית רכס לבן, במוקד האינטנסיבי עם המגדלים.
- ג) **להוריד את כל מערכת הכבישים בשיקוע אל מתחת לפני הצומת הנוכחי.** הכוונה לשיקוע של כל צירי התנועה (30 מסלולי נסיעה), וזאת במקום כריית מנהרות בעומק הקרקע בעבור 2 מסלולי נסיעה בלבד. באופן כזה הרכבת הקלה תפעל בחופשיות תחת כיפת השמיים, והכיכר הרחבה תשרת את הולכי הרגל ורוכבי האופניים, וניתן יהיה לנטוע עצים רבים, ולהפוך את צומת אורה למוקד תיירות ונופש בתפר שבין העיר לשטחים הפתוחים האיכותיים של הרי ירושלים. הפתרון הזה ינצל את העובדה שצומת אורה נמצא במפלס גבוה, על האוכף, וכל הכבישים המתנקזים לצומת (למעט הנרייטה סולד) עולים כיום אל הצומת – כך שניתן לשקע אותם בקלות יחסית.

אסון סביבתי כולל בהרי ירושלים

מאחר וברור לנו שכריית המנהרות מתחת לצומת אורה היא חלק מתוכנית רחבה הרבה יותר – הכוללת סלילת כביש מהיר בהרי ירושלים וקידום בנייה מסיבית בסובב הדסה, ואולי גם בהר חרת הנזק הצפוי מתוכנית ההפרדה המפלסית הוא גדול בהרבה ממה שמוצג בתחומי הקו הכחול של התוכנית עצמה.

כפי שקורה גם בתוכנית רכס לבן, היזמים והוועדה המחוזית לא בדקו את הנזק הכולל שמחוללות התוכניות שהם מקדמים. הם לא בדקו את תג המחיר האמיתי – הערך הכלכלי, חברתי, חינוכי ותרבותי - של השמדת ערכים בתוכניות אלו.