

מי מרוויח ומי מפסיד מהרכבל לעיר העתיקה?

רקע

ביום שני ה-29 לאוקטובר 2018, אישרה הוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל) להפקדה את תוכנית הרכבל לעיר העתיקה. לרכבל בעיר העתיקה יהיו השפעות תחבורתיות, כלכליות, תרבותיות ופוליטיות על העיר העתיקה והאגן ההיסטורי. הרכבל יפגע בתושבים, בערכי השימור וברב-תרבותיות של ירושלים.

קידום הפרויקט נעשה על ידי שר התיירות יריב לוין והרשות לפיתוח ירושלים (הרל"י). בשלב הנוכחי, הוקצבו לפרויקט 18 מיליון ש"ח, המיועדים לתכנון ולשיתוף הציבור. משרד התיירות החליט לתת לפרויקט זה קדימות על פני פרויקטים אחרים, ולהגדירו בקטגוריית "עדיפות לאומית", אשר לרוב נעזרים בה על מנת לקדם עבודות תשתית וסלילת כבישים, ובכך לעקוף את ועדות התכנון אותם פרויקטים תחבורתיים אמורים לעבור.

הרכבל הוגדר על ידי הוועדה כפרויקט תחבורתי, אשר נועד למתן את העומס בכבישים המוליכים אל העיר העתיקה. הבחירה ברכבל הוצגה כהחלטה מושכלת, אשר ננקטה לאחר בחינת פתרונות תחבורתיים כרכבת קלה או שינויים בהסדרי התנועה בצירים המובילים לעיר העתיקה. לדברי היזמים, לאחר בחינה יסודית של פתרונות שונים, נמצא שהרכבל הוא הפתרון היעיל, המהיר והזול מכולם. לטענתם, מרגע קבלת אישורי העבודה, ניתן יהיה לסיים את בניית הרכבל בכ-15 חודשים ובעלות של כ-200 מיליון ש"ח. המתכננים מבטיחים שהרכבל יהיה נמוך מקו הגובה של חומות העיר העתיקה.

בשלב הראשון ינוע הרכבל בין שלוש תחנות: החל במתחם התחנה הראשונה, הלאה משם להר ציון וכלה במרכז קדם שבכניסה לסילוואן. בנוסף, תבנה תחנת קרונוט (המכונה דפו) באבו-טור ליד רח' המפקד. בטווח הארוך, שאינו עומד לאישור כרגע, מתוכננות תחנות בהר הזיתים ובבריכת השילוח שבקצה שכונת וואדי חילוה בסילוואן. נראה שעיקר הבעיות התכנוניות של הרכבל ממוקדות בין תחנת הר ציון לתחנה שבמתחם קדם שבסילוואן. על מנת לאפשר את התנועה בציר זה יש להתגבר על מספר קשיים, כיוון שככל הנראה מתכוונים להרוס כמה קומות עליונות של בתים בכפר. יהיה אף צורך להגביה את מרכז קדם בכ-2.5 מ'. על פי הנראה כיום, [מרכז קדם](#) עתיד להיות המבנה הגדול ביותר באזור העיר העתיקה ולהשתרע על פני שטח של יותר מ-15 אלף מ"ר, במרחק של כ-20 מ' בלבד מהחומה.

הבעיות בתוכנית הרכבל באגן ההיסטורי של ירושלים

מנהל תקין

ועדות התכנון והבניה הן המקום בו יש לדון בתוכנית הרכבל. באמצעות ות"ל והגדרת התוכנית כבעלת עדיפות לאומית, הצליחו הפוליטיקאים לדלג מעל לוועדות התכנון, ומעל לדרג המקצועי האמון על הגנת הסביבה, התכנון והשימור. ישנה סכנה מהותית בכך שפרויקט כזה, שהשפעתו על סביבותיו היא כה דרמטית והקמתו בלתי הפיכה, מקודם בצורה כה אגרסיבית ופזיזה, ונדון בוועדה המוסרת לידי הפוליטיקאים את מירב הכוח בקבלת ההחלטות. אילו הייתה התוכנית נבחנת בערוצים המקובלים ולא במחטף עוקף-ועדות, ניתן היה לקיים סביבה דיון ציבורי ומקצועי מעמיק, ולהגיע להחלטה שקולה יותר בעניינה.

ראשוניות

בישראל ישנם מספר רכבלים, מהם במצדה ובחיפה. מדובר ברכבלים של קרוניות בודדות – אחת או שתיים בלבד. הרכבל בחיפה הוא כישלון מוסכם מבחינה כלכלית ותחבורתית; במצדה הוא כורת. הרכבל בירושלים עתיד להפעיל 72 קרונות בשעה ולהניע כ-3,000 איש. זוהי הפעם הראשונה שמקימים רכבל בתור כלי תחבורה מרכזי בלב עיר. כל בר דעת מבין עד כמה רב הסיכון בניסוי חסר תקדים שכזה, דווקא בעיר בעלת חשיבות היסטורית ודתית כה רבה.

רכבל או רכבת קלה

עיריית ירושלים ומשרד התחבורה מקדמים פתרונות תחבורתיים אחרים לעיר העתיקה. אם כבר עובדים על חלופה פחות ניסיונית, יש למצות אותה עד תום, ולא להקים רכבל במקביל.

הגנה על הצביון ההיסטורי

בערים היסטוריות מקובלת ההבנה שיש להגן על ערכי נוף ושימור, ולא להקריב את הצביון ההיסטורי לטובת גימיקים וחידושים, הזרים למרקם העירוני הייחודי. הקושי להתמודד עם עומסים שנוצרים בשל גודש תיירים הוא תופעה מוכרת בערים היסטוריות רבות בעולם, אלא שבאף אחת מהן לא הוקם עד כה רכבל. בוונציה, למשל, אין מעלים על הדעת להקים רכבל על מנת להתגבר על בעיות התחבורה וחוסר היעילות של הגונדולות והאוטובוסים הימיים. מדוע, אם כן, דווקא בירושלים מזלזלים כל כך בהגנה על ייחודה ההיסטורי – נכס תרבותי עולמי שהופקד בידינו?



הדמיה של מעבר הרכבל בגיא בן הינום, מתוך מסמכי התוכנית

פגיעה נופית ואדריכלית

התוואי המתוכנן להר ציון עתיד לעבור מעל גיא בן הינום. התוואי שיוביל למתחם קדם יעבור במקביל לחומה הדרומית של העיר העתיקה. היזמים מציעים תנועה של כ-72 קרונות בשעה. בין התחנות יהיו עמודי תמך רבים. מדובר אם כן בציר תנועה עמוס מאוד, הדורש תנועת קרון לאורך החומות בכל זמן נתון כמעט, ובנוף כעור של עמודי תמך וכבלים עבים ביניהם. בעיני רבים מדובר בפגיעה חסרת תקדים בנוף העיר העתיקה וגיא בן הינום. מציר תנועה צדדי וחגורה ירוקה המשמרת ערכי טבע ועתיקות, יהפוך העמק לציר תחבורה ראשי שיפגע בקו הרקיע היפה והמפורסם של העיר. מומחי שימור ואדריכלים רבים, לצד רבים בציבור הרחב, מוחים על הטעם הרע וה"דיסנילנדי" שיתבטא בקרוניות המרחפות מעל לחומות העיר העתיקה.

לעיר היסטורית נכנסים דרך שער היסטורי

הרכבל עומד "לשפוך" את נוסעיו במרכז קדם. הכניסה לעיר העתיקה תעשה דרך מנהרות או דרך שער האשפות. על מנת להבין את העיר ואת התפתחותה ההיסטורית, מוטב להיכנס אליה באופן שבו עשו זאת במשך אלפי שנים: רגלית, ודרך אחד השערים הראשיים – שער יפו או שער שכם.



באתר מורשת עולמית לא בונים רכבל

בשנת 2006 רצתה ממשלת סוריה לבנות רכבל למבצר שבלייה שבצפון המדינה. בניגוד לירושלים, הגישה למבצר שבלייה נעשית בדרך תלולה אל ראש ההר. הגופים המקצועיים של אונסק"ו, כדוגמת איקומוס (ICOMOS), טענו שאין לבנות רכבל באתר מורשת עולמית. מצדה הוא אתר המורשת העולמית היחיד בישראל שמוביל אליו רכבל. גם במקרה זה, דרש אונסק"ו שהרכבל לא יגיע עד לאתר עצמו. ירושלים היא אתר מורשת עולמית מסיבות רבות, ויש חשיבות רבה לשימור צביונו ההיסטורי-הבינלאומי ולמניעת פיתוח שיחבל בצביון זה.

הרכבל מפספס את קהל היעד

רוב המבקרים בכותל הם חרדים, ובצדם ציבור חוגגי בר-מצוות, המגיע לשם לעתים רחוקות. הציבור החרדי אינו גר בקרבת תוואי הרכבל. חוגגי הבר מצוות אינם בהכרח ירושלמים המתגוררים בסביבת התחנה הראשונה. מאחר שהרכבל מזוהה עם ההשתלטות היהודית על סילוואן ומזרח ירושלים ויופעל בידי מתנחלים או גופים יהודיים-דתיים, סביר להניח שפלסטינים מעטים בלבד ישתמשו בשירותיו. גם ריכוזי המלונות של ירושלים אינם ניצבים בסמוך לתחנה הראשונה, כך שנגישותו לתיירים לא תהיה נוחה ומהירה, מורי דרך רבים טוענים שלא ישתמשו ברכבל, כיוון שהוא דורש פיצול של הקבוצה על פני מספר קרונות. אם כן, את מי ישרת הרכבל?

מי יממן את הרכבל?

הנסיעה ברכבל אינה מסובסדת על ידי משרד התחבורה. היזמים מבטיחים שעלות הנסיעה ברכבל תהיה כעלות נסיעה באוטובוס ושהוא יהיה רווחי. בפועל, באף מקום בעולם לא הצליחו להפעיל ברווחיות רכבל בתעריפי התחבורה הציבורית הנהוגים במדינה. במקרה של הרכבל בירושלים לא אושר תקציב המסבסד את עלות הנסיעה. לכן, לא ברור כיצד יוכלו לעמוד היזמים בהבטחה זו, ועלות נסיעה גבוהה פוגעת בהיתכנות הכלכלית של הפרויקט.

פיל לבן

אם יעמוד הרכבל בשימונו, הוא יהפוך במהרה לנטל כלכלי וכסף רב יתבזבז על תחזוקת תחנותיו וקרונותיו הריקים. דוגמא לכך ניתן לראות בקו האוטובוס החינמי, הפועל מהתחנה הראשונה לשער האשפות ובחזרה והוא כמעט ריק. גם ביקור ברכבל בחיפה יתן מושג למתכננים עד כמה רכבל לא פעיל הוא גרעון תקציבי ומראה מדכדך. בניגוד לאוטובוס, שאפשר לתזמן בהתאם לעומס התנועה, עלות תחזוקת הרכבל נשארת קבועה גם אם תנועת הנוסעים דלה. הצורך להפעיל את הרכבל גם כאשר אינו רווחי יוצר הוצאה מיותרת וגרעון לרשות המפעילה.



הדמיה של הרכבל על רקע חומות העיר העתיקה, על סמך הנתונים המפורסמים בתוכנית

בזבז כספי ציבור

התקציבים שאושרו עד כה לטובת הרכבל הם 14 מיליון שקל לתכנון ו-200 מיליון שקל להקמה. לכל ברור שאלו סכומים התחלתיים בלבד שעומדים לתפוח עוד ועוד. כמובן שסכומים אלו אינם כוללים את עלויות הטיפול העולמי השוטף ואת ההפסדים בגין העובדה שהרכבל לא יופעל בשבתות ובחגי ישראל. היה עדיף להשקיע סכומי עתק אלו בשיפור התחבורה הציבורית בירושלים. תושבי העיר והמבקרים בה היו יוצאים נשכרים מכך הרבה יותר.

תיירותי או תחבורתי

נראה שהגורמים הפוליטיים שמקדמים את הרכבל לא החליטו מאחורי איזה עלה תאנה להסתיר את הפרויקט. שר התיירות קידם סעיפים תמוהים בתיקון לחוק התכנון והבנייה שעסק במלונאות, ושילב בו סעיף נפרד המאפשר הקמת רכבל לצרכים תיירותיים בעדיפות לאומית, במסלול עוקף ועדות תכנון. לציבור הרחב לעומת זאת, מוצגת התוכנית כתוכנית תחבורתית, שנועדה לפתור את בעיית הגישה לכותל. מי שאמון על תכנון תכניות תחבורה בירושלים מטעם משרד התחבורה לא מעורב ברכבל כלל. גם תקציבי הפרויקט אינם מגיעים ממשרד התחבורה. מי שעמל למלט את הרכבל מציפורני ועדות התכנון ידע כנראה היטב שפרויקט לא מוצדק זה היה נבלם שם (כמו שקרה ב-2013 וב-2015).

הרכבל לא יקל על עומס התחבורה, אלא רק יעביר אותו מקום

הרכבל לא נועד נועד להיות חלק מפתרון כולל לעומס התחבורה בירושלים, והוא עלול להעביר עומסי תחבורה לאזור מתחם התחנה והכניסה לשכונות בקעה, המושבה הגרמנית ושכונות נוספות. כבר היום אזור מתחם התחנה צפוף, והחניה אשר לצידו נועדה לתת מענה למבקרים במקום ולא למבקרים הרבים בעיר העתיקה. יזמי התוכנית מתגאים בהתממשקות שלו עם קווי רכבת קלה, אך אלו עוד לא אושרו ויש שנים ארוכות עד שיתחילו לפעול.

פגיעה בתושבי סילואן

על אף שרוב השטח המיועד לרכבל הוא ציבורי, תושבי סילואן יהיו הנפגעים המידיים מהפרויקט, מאחר שהרכבל יעבור מעל בתיהם. תנועה של עשרות קרונות מדי שעה, בגובה של 5-9 מ' מעל בתי התושבים, תהא מאיימת למראה ותפגע באיכות חייהם לאין שיעור. כמו כן, הכניסה לתחנת הרכבל בסילואן תעשה ממרכז קדם, השייך לעמותת אלע"ד. לא ברור כיצד תחוייב העמותה לאפשר מעבר חופשי של פלסטינים לתחנה וממנה. העמודים אשר יוקמו בין התחנות יפגעו אף הם בחזיתות הבתים, ובחלק מהמקרים יזיקו לאדמות התושבים, לכנסיות ולמנזרים. בנוסף, ייתכן שקומותיהם העליונות של מספר בתים ייהרסו לשם הקמת התשתית לרכבל. ספק רב אם פרויקט כזה היה יוצא לפועל מעל לבתי שכונה במערב העיר או בתוך תחומי ישראל.

פגיעה בסוחר העיר העתיקה וסביבותיה

מרכזי העסקים של רח' יפו, ממילא ורח' סלאח א-דין מבוססים על תנועת תיירים אל העיר העתיקה והחוצה, ומרבית המבקרים נכנסים אליה דרך שער יפו ושער שכם. הקמת הרכבל בדרום העיר תיצור ציר תיירותי חליפי ותחולל נזק כלכלי לא מבוטל לסוחרים רבים.

רווחים כלכליים לעמותות אלע"ד והקרן למורשת הכותל

נתיב תחבורה תיירותי חדש, עם יכולת הנעה של כ-3,000 איש בשעה אל העיר העתיקה, יניב רווחים עצומים לגורמים המעצבים והקובעים את מסלול הביקור ואת התחנות השונות לאורכו. נראה, אם כן, שהמרוויוחות העיקריות יהיו עמותת אלע"ד, השולטת בעיר דוד ובמרכז קדם, והקרן למורשת הכותל, המנהלת את "מנהרות הכותל".

נרטיב היסטורי לקהל שבו

בניגוד להווה, שבו מבקרים העושים את דרכם לכותל עוברים דרך הסמטאות והשווקים של העיר העתיקה, חווייתם של המבקרים שיגיעו דרך הרכבל לעיר העתיקה יהיה שונה בתכלית: הם לא ינועו בתוך מרקם עירוני

סואן ומגוון, אלא "ישפכו" לאתרים בתשלום, כעיר דוד ומנהרות הכותל. אתרים אלו מציגים נרטיב "סגור", המעוצב על פי תפיסות לאומיות-דתיות, המתבססות כביכול על ממצא ארכיאולוגי, ומעלימות מן העין ומן התודעה את החלקים הלא-יהודיים בעברה של ירושלים. נוכחותם וסיפורם של נוצרים ומוסלמים בירושלים, בעבר ובהווה, נעלמים כלא היו בצעידה מתחת לאדמה בתוך "מציאות תקופת בית שני" או בהגעה מן האוויר, היישר לתוך מרכזי תיירות והסברה המנוהלים בידי עמותות עם סדר יום דתי-לאומי שנוי במחלוקת.

חיזוק ההתנחלות במזרח ירושלים

תוואי הרכבל המוביל להר ציון נמצא בגבולות ירושלים של 1967. מהר ציון ועד מתחם קדם עובר התוואי בירושלים המזרחית, בעיקר מעל הכפר סילואן. תוואי הרכבל מחבר בין מערב ירושלים לצדה המזרחי. כאמור, בשלב הראשון ייעשה החיבור עד סילואן. בהמשך, יגיע התוואי להר הזיתים ולבריכת השילוח, הנמצאת בקצה הדרומי של שכונת וואדי חילוה שבסילואן. פרויקט הרכבל קושר, תחבורתית ותודעתית, אתרים בעיר ההיסטורית עם ההתנחלויות הישראליות במזרח ירושלים. כלי תחבורה ממערב העיר למזרחה יגביר את תכיפות הביקורים באתרים שבשליטת עמותת אלע"ד במזרח העיר.

סיכום, הרכבל הוא פרויקט ניסיוני, שנסיבות פוליטיות ואינטרסים של יזמים הובילו לקידומו, באתר החשוב והרגיש ביותר באזורנו – העיר העתיקה של ירושלים. אף שפרויקט זה מוצג לציבור כמענה למצוקה תחבורתית ולצורך תיירותי, מטרתו היא פוליטית – חיזוק האחיזה הישראלית במזרח ירושלים בעזרת נרטיב ו"קביעת עובדות בשטח", אשר ימחקו את הסיכוי לפשרה היסטורית באגן הקדוש, ואת המגוון התרבותי העשיר של העיר. הרכבל אף יפגע אנושות בצביון ההיסטורי של העיר העתיקה ושל סביבותיה וישחית את יופיין המפורסם, המושך מבקרים מהעולם כולו.

