

# הקואליציה לשמירה על אגן העיר העתיקה

## רקע

הקמת הרכבל לעיר העתיקה התקבלה ב 2017 בהחלטת ממשלה לכבוד יום ירושלים. הפרויקט מקודם באמצעות הרשות לפיתוח ירושלים (הרל"י). לדברי היזמים הרכבל הוא הפתרון היעיל, המהיר והזול ביותר להסעת המונים לכותל. לטענתם ניתן להקים את הרכבל בכ-15 חודשים ובעלות של כ-200 מיליון ש"ח.

התוכנית אושרה ב 3 ביוני 2019 בוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל) והועברה לאישור הממשלה. הרכבל אמור לנוע בין שלוש תחנות: החל במתחם התחנה הראשונה, דרך הר ציון ולבסוף במתחם קדם בסמוך לשער האשפות. בנוסף, מתוכננת תחנת קרונות (המכונה דפן) באבו-טור ליד רח' המפקד.

השפעתו של הרכבל על סביבתו תהיה דרמטית. הוא יפגע באופן אנוש בנופה הקדום וההיסטורי של העיר שהוא אחד מנכסיה החשובים; אתרי התיירות וסוחרי העיר העתיקה ייפגעו משינוי התוואי בו מגיעים התיירים לעיר; הוא ישפיע על תושבי האזור: תושבי העיר העתיקה, סילואן, ואדי חילווא, הר ציון, אבו תור, והמושבה הגרמנית שתושביה יסבלו מפקקי תנועה שיווצרו כתוצאה ממאות אלפי תיירים שלפי התוכנית ירדו מאוטובוסים שייעצרו ברחוב דוד רמז הצר.

'הקואליציה לשמירה על אגן העיר העתיקה' מורכבת מגופים ציבוריים ואזרחים הרואים באגן העיר העתיקה ערך היסטורי, תרבותי ודתי ייחודי שיש לשמור עליו מפני בניה ופיתוח כדוגמת פרויקט הרכבל.

## אנשי המקצוע מתנגדים באופן גורף לרכבל אך קולם הושקע

למרות השפעותיה מרחיקות הלכת של התוכנית, בחרה ממשלת ישראל לדלג על וועדות התכנון ולאשר את הפרויקט בוועדה לתשתיות לאומיות (ות"ל). אנשי המקצוע מצידם ניצלו את הפתח הצר שניתן להם בות"ל והגישו השגות שנדחו באופן גורף על יד החוקר שמונה על ידי הוועדה. בין הארגונים המקצועיים שהגישו השגה היו התאחדות האדריכלים, המועצה לשימור אתרים, ארגון מורי הדרך 'מורשת דרך', ארגון משתמשי התחבורה הציבורית - '15 דקות', ארגון הארכיאולוגים 'עמק שווה', ארגון המתכננים 'במקום' והמרכז הערבי לתכנון אלטרנטיבי. בנוסף להתנגדויות של הארגונים הגישו אנשי מקצוע רבים התנגדויות פרטיות.

לבד מההשגות שהוגשו, פורסם גילוי דעת של כשבעים אדריכלים, ארכיאולוגים, היסטוריונים ואנשי רוח ובהם ארבעה חתני פרס ישראל המתנגדים לתוכנית וכן מכתב של כ 35 מהאדריכלים המובילים בעולם שקראו לממשלת ישראל לעצור את התוכנית שפוגעת בעיר ההיסטורית.



## הבעיות בתוכנית הרכבל

**פגיעה בערכי נוף ואדריכלות:** התוואי המתוכנן להר ציון עתיד לעבור מעל גיא בן הינום ובהמשך במקביל לחומה הדרומית של העיר העתיקה. בין התחנות יהיו כ-15 עמודי תמך מאסיביים בגובה של בניינים בני 6-7 קומות שייראו למרחוק, ביניהם כבלים עבים שעליהם ינועו כל העת עשרות קרונות. מדובר בפגיעה חסרת תקדים בחומות העיר העתיקה ובגיא בן הינום.

**הגנה על הצביון ההיסטורי:** בערים היסטוריות מקובל להגן על ערכים היסטוריים, נופיים ומורשת. על מנת שלא לפגוע בצביון ההיסטורי נמנעים מלהכניס אלמנטים בקני מידה הזרים למרקם העירוני הייחודי. הקושי להתמודד עם עומסים שנוצרים בשל גודש תיירים הוא תופעה מוכרת בערים היסטוריות רבות בעולם ומתמודדים עימה באמצעות תיירות בת קיימא ולא באמצעות רכבלים.

**חלופות:** בזמן שעיריית ירושלים ומשרד התיירות מקדמים את תוכנית הרכבל, משרד התחבורה מקדם שת תוכניות אחרות לאותה נקודה בדיוק - רכבת קלה ורכבת כבדה, שתיהן יעברו מתחת לקרקע.

**תיירותי או תחבורתי?** אף שהרכבל מוצג כפתרון לבעיית הנגישות לכותל וכמערכת הסעת המונים, לפי תגובות רשמיות של משרד התחבורה הוא אינו רואה בו פרויקט תחבורתי אלא תיירותי ולכן גם סבסוד הנסיעה ברכבל במחיר נסיעה של תחבורה ציבורית שנמצא בסמכות משרד התחבורה מוטל בספק. מצד שני, גם השאלה האם הפרוייקט התיירותי ייתן מענה לתיירים מוטלת בספק שכן ריכוזי המלונות של ירושלים אינם ניצבים בסמוך לתחנה הראשונה, כך שנגישותו לתיירים לא תהיה נוחה ומהירה ומורי דרך רבים טוענים שלא ישתמשו בו כיוון שהוא דורש פיצול של הקבוצה על פני מספר קרונות.

**הרכבל לא יקל על עומס התחבורה:** הרכבל אינו 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 בממשק של הרכבל עם קווי הרכבת הקלה, אך אלו עוד לא אושרו ויקח שנים ארוכות עד שיתחילו לפעול.

**זבזוז 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. כמוכן שסכומים אלו אינם כוללים את עלויות התפעול השוטף ואת ההפסדים בגין העובדה שהרכבל לא יופעל בשבתות ובחגי ישראל ובעלות של נסיעה עירונית ברב קו. בימים אלה בהם נפער גירעון של עשרות מילארדי שקלים בתקציב המדינה, הרכבל הוא זבזוז כספי ציבור. אם ממשלת ישראל מעוניינת לפתור את בעיות התחבורה של ירושלים היה עדיף להשקיע סכומי עתק אלו בשיפור התחבורה הציבורית בעיר. תושבי העיר והמבקרים בה היו יוצאים נשכרים מכך הרבה יותר.

**פגיעה בסוחר העיר העתיקה וסביבותיה:** מרכזי העסקים של שער יפו, רח' דוד, ממילא ועוד, מבוססים על תנועת תיירים אל העיר העתיקה והחוצה ממנה. מרבית המבקרים נכנסים לעיר העתיקה דרך שער יפו ושער שכם. הקמת הרכבל בדרום העיר תיצור ציר תיירותי חליפי ותחולל נזק כלכלי לא מבוטל לסוחרים רבים. יש לזכור שהכניסה משער יפו מאפשרת למבקר להכיר במבט אחד את המגוון והמורכבות של ירושלים העתיקה; מימינו הרובע הארמני והיהודי, מול השוק הערבי והרובע המוסלמי ומשמאלו הרובע הנוצרי.

## לסיכום

הרכבל הוא פרויקט ניסיוני, באתר החשוב והרגיש ביותר באזורנו - העיר העתיקה של ירושלים. אף שפרוייקט זה מוצג לציבור כמענה למצוקה תחבורתית ולצורך תיירותי, הוא לא ייתן מענה ראוי באף אחד מהתחומים אך יפגע באופן אנוש בצביון ההיסטורי של העיר העתיקה ושל סביבותיה וישחית את יופיין המפורסם, המושך מבקרים מהעולם כולו.

אנו קוראים לביטול התוכנית ובמקומה לקדם תכנית חדשה לשיפור הנגישות של אגן העיר העתיקה. תכנית זו תובל על ידי משרד התחבורה יחד עם אנשי המקצוע מהתחומים השונים על מנת לשמור על ירושלים, יופייה ואופייה.