

וועד
שכונות
הצפון
לענייני
התחבורה
החרדית
לירושלים
מציגה:

הפתרון המהפכני

שמעניק מענה מלא, מקיף וארוך טווח

לצרכי התחבורה של כל גווי האוכלוסיה בירושלים

מה בחוברת?

בעמודים הבאים נציג בס"ד תוכנית מושלמת, שנותנת מענה מקצועי, מלא ומושלם, לכלל הצרכים, ולכלל הציבורים הגרים בעיה"ק ירושלים.

בחלק הראשון נציג בקצרה את מכלול הבעיות והאתגרים התחבורתיים הקיימים בעיר. לצד הבעייתיות בפתרון המוצג ע"י עיריית ירושלים בדמות ה"קו הירוק" של הרכבת הקלה.

תוכן הצניינים

3	ועדת התחבורה החרדית ירושלים - תעודת זהות
5	המצוקה
7	הרכבת הקלה - יתרונות וחסרונות
19	המחיר הרוחני
25	התכנית המהפכנית
31	מה עושים תכל'ס?

איסוף ועיבוד החומר: ועד שכונות הצפון

כתיבה ועריכה: י. רוט

עיצוב גרפי: בול דיזיין

שיווק ופרסום: ועד שכונות הצפון

© כל הזכויות שמורות

ועדת התחבורה החרדית בירושלים

תעודת זהות

הוועדה הוקמה במטרה למצוא פתרונות תחבורתיים הולמים, שיפתרו את האתגר התחבורתי הקיים בעיר, ולשלב בין צרכי התחבורה של ירושלים המתפתחת בכלל המובנים, תוך שמירה על צרכי התחבורתיים ואורחות חייו של הציבור החרדי המתגורר בירושלים. הוועדה מורכבת מנציגים בעלי ידע וניסיון בתחום התחבורה הציבורית בכלל ובירושלים בפרט.

מטרת הוועדה:

למצוא את הפתרונות התחבורתיים הטובים והמועילים ביותר, שיספקו מענה הולם, לכל אוכלוסיות העיר, כל אחת עם הצרכים הייחודיים שלה, מבלי שזה יבוא אחד על חשבון השני.

הפעולות שלנו:

לאחר עבודה רבה ומאומצת מצד חברי הוועדה, שכללו ישיבות ודיונים עם מגוון נציגים מכלל הקהלים והאוכלוסיות בעיר, כמו גם עם נציגים עירוניים ומוניציפאליים, נציגי משרדי ואגפי התחבורה בכלל הדרגים. במקביל נבחנו אינספור הצעות תחבורתיים חילופיים על מנת למצוא את נוסחת הפלא שתיתן מענה מושלם ומלא לבעיית התחבורה של ירושלים, תוך התחשבות בכלל צרכי התחבורה הפרטיים והציבוריים של העיר המורכבת, המתרחבת והמתפתחת הזו.

יצירת קשר

לפניות ותגובות, הצעות ורעיונות, הערות והארות בנושא התחבורה ניתן לפנות:

פקס: 077-470-4504 דוא"ל: vaaditzafon@gmail.com

אודות - קהילה - אינדקס מרכז הידע

מאמרים | דרושים | יד+1 | חדשות | קורסים

CivilEng
מובילת שינוי בטכניקה הבנייה

על המחבר

CivilEng
מובילת שינוי בטכניקה הבנייה

את קבוצת CivilEng הקמנו עבורכם, אנשי המקצוע, במטרה להוביל שינוי בתרבות המקצועיות, האיכות והבטיחות בענף הבנייה, הנדל"ן והתשתיות בישראל.

תכנים נוספים של המחבר

שתפו

במחצית שנת ה-90 הוחלט על הקמת רכבת קלה בירושלים, מתוך מספר שיקולים:

- בעיות תחבורה
- עומס בכבישים
- זיהום אוויר
- קידמה

יעקב קונפורטי
מנכ"ל יעקב קונפורטי
נייד 050-8572758

שיקולים להקמת הרכבת - לטענתם



המצוקה



ירושלים עיר הקודש

היתה מאז ומעולם תל תלפיות - תל שכולם פונים בו. בעשרות השנים האחרונות, הפכה ירושלים למטרופולין ענקי, עם אוכלוסיה של מעל מיליון נפש שמתגוררים בתוכה, ועוד מאות אלפים שמגיעים אליה מכל רחבי הארץ, הן לפקוד את מרכזי התורה והחסידות המרכזיים השוכנים בתוכה, כמו גם להבדיל למשרדי ממשלה, עסקים, לימודים, בילוי ופנאי.

התשתיות התחבורתיות שחלקן נבנו לפני עשרות שנים, לשינוע התושבים בתוך העיר, כבר אינן מתאימות בעליל לעיר ההולכת ומתפתחת. ומידי כמה שנים מתבצעים שינויי תחבורה כאלו ואחרים על מנת להקל מעל העומס הנוצר בכבישים, וגורמים לעיכובים ושיבושים של החיים התקינים בעיר.

אם נוסיף לכך את המורכבות הדמוגרפית של ירושלים, שמאכלסת את כל סוגי המגזרים, העמים והלאומים, שלכל אחד מהם צרכים תחבורתיים אחרים, ושאיפה לחיות בתוך צביון שמתאים לאורח חייו וסגנונו, הרי שקיבלנו תמונה מורכבת וסבוכה, שדורשת פתרונות יצירתיים, ובעיקר מקצועיים, שיתנו מענה לכלל הציבורים, לאורך זמן.

לפני כ-25 שנה - הושק תכנית להקמת תוואי הרכבת הקלה בירושלים, כאשר מתכננו מבשרים מעל כל במה אפשרית, שזה מה שיפתור את כלל בעיות התחבורה בירושלים, בטרם ניכנס לפרטי המסלולים והבעיות הרוחניות והגשמיות שהם מביאים בעקבותיהם. הבה נבחן ראשית את עצם הרעיון של הרכבת הקלה - מבחינה תחבורתית נטו:

האם הרכבת הקלה - היא אכן הפתרון האולטימטיבי לתחבורה עירונית?

הבה ונבדוק!





מבחינתי, חברי חברי הכנסת, אדוני היושב-ראש, ממש לא, משתי סיבות. הבעיה ברכבת הקלה קודם כול שהיא בעצם מערכת הסעת המונים, כלשונה. התכלית של הרכבת הקלה, בהגדרתה, היא מערכת להסעת המונים, והיא לא סתם מערכת להסעת המונים אלא מערכת מרכזית בהסעה הזאת, ואין בלעדיה. דהיינו, קהל הנוסעים הוא שבוי בידי הרכבת הקלה.

אנחנו מתעלים את האנשים. ביטלנו קווים, ביטלנו אפשרויות אחרות כדי שכולם ייסעו ברכבת הקלה. זה חלק מהתכנון. הרכבת הקלה יכולה להצדיק את עצמה כלכלית רק אם יש לה כך וכך נוסעים. כדי שיהיו לה כך וכך נוסעים צריכים לעשות כמה מהלכים, כולל איסור חנייה במרכז העיר, ואני לא אאריך בנושא הזה.

(מתוך ישיבת ועדת הכנסת 29.06.15)

קהל הנוסעים שבוי בידי הרכבת הקלה

הרכבת הקלה יתרון או חסרון



הרכבת הקלה הוצגה ועדיין מוצגת עד היום כפתרון חדשני לתחבורה הציבורית, שמבטיחה התניידות נוחה ומהירה בין חלקי העיר.
בשל היתרונות הבאים:

- מהירה יותר
- מכילה יותר נוסעים
- תדירה יותר
- נוחה ונגישה יותר
- פחות פקקים וזיהום אוויר

בעמודים הבאים נבחן לעומק כל אחד מהפרמטרים, האם הם עומדים במבחן המציאות.

לפני שנמשיך, חשוב להדגיש:

אדריכלי תוכנית הרכבת הקלה, מנפנפים כל הזמן במספר המשתמשים הגבוה ברכבת הקלה ב'קו האדום' שכבר פעיל כיום.

חשוב לציין, שאין בכך שום הוכחה,

ראשית, שכן מדובר בציבור משתמשים שבוי, שנאלצים לנסוע ברכבת הקלה, אחרי שביטלו בעל כורחו את מרבית קווי ואמצעי התחבורה האחרים על אותו ציר.

שנית, במקביל להקמת הרכבת, נעשו שינויים תחבורתיים רבים שסרבלו את נתיבי האוטובוסים, שלא לדבר על השיבושים כתוצאה מעבודות להקמת הקווים הנוספים, שהופכים את הנסיעות באוטובוסים בעיר לבלתי נסבלים בעליל.

כך שלא ניתן להוכיח מהצלחת הקו' כיום, דבר וחצי דבר, על יעילותה ונוחיותה של הרכבת הקלה.

כעת נבחן, את הפרמטרים השונים לגופם, רכבת קלה בהשוואה לאוטובוסים.



האיך הרכבת הקלה מהירה יותר?



אמנם, במבט ראשון נראה ש...

הנסיעה ברכבת הקלה מהירה יותר, שכן היא נעה על תוואי ישר ופנוי, ללא כלי רכב נוספים העשויים ליצור פקקים, ובעלת מספר תחנות נמוך יחסית.

אבל במבט מעמיק נגלה ש...

הנסיעה ברכבת קלה איטית בהרבה.

מהסיבות הבאות:

1. הרכבת נוסעת באיטיות.

מהירות הנסיעה הממוצעת של הרכבת עומדת על 18 קמ"ש בלבד! (מהירות של אובר-בורד ממוצע...) לעומת אוטובוסים בהם המהירות הממוצעת עומדת על 25 קמ"ש (במת"צ).

2. הדרך אל תחנת הרכבת וממנה

הרכבת הקלה עוברת בצירים ראשיים בלבד, מה שמצריך נסיעה באוטובוס או לחילופין צעידה רגלית ממושכת, מנקודת היציאה ועד לרכבת ומהרכבת עד לנקודת ההגעה. לעומת אוטובוס שמביא אותך במרבית הנסיעות ישירות מנקודה לנקודה, כך שבחישוב כולל, הנסיעה באוטובוס היא מהירה בהרבה.

3. אין דרך חילופית

כל אירוע שמתרחש על התוואי, בין אם זה אירוע בטחוני ל"ע, הפגנה, הלוויה המונית, או כל מפגע אחר, משבית את פעולת הרכבת ללא אפשרות עקיפה או נסיעה בדרך חילופית. בעיר מורכבת כל כך כמו ירושלים, אלו מעשים שבכל יום. לעומת נסיעה באוטובוס שהמסלול שלו גמיש, ויכול למצוא מסלול חילופי לכל מצב.

4. יש חלופה

הסיבה היחידה שבגינה הרכבת מהירה יותר מאוטובוס, נעוצה בעובדה שהיא נעה על מסלול משלה, דבר שניתן גם להקצות לאוטובוסים בדמות מת"צ.



האם הרכבת הקלה מכילה יותר?



אמנם, במבט ראשון נראה ש...

הרכבת הקלה גדולה יותר ועשויה להכיל כמות גדולה של נוסעים, מה שהופך אותה לכלי יעיל להסעת אלפי נוסעים ממקום למקום ביעילות, מבלי ליצור פקקי תנועה.

אבל במבט מעמיק נגלה ש... בפועל, הרכבת מכילה פחות!

והרי הנתונים:

על פי תוכנית משרד התחבורה, **כל רכבת תחליף כ- 10 אוטובוסים לפחות**, שהיו אמורים לנוע על אותו ציר.

הבה נחשב היכן יהיה לכם צפוף יותר:

רכבת בעלת 2 קרונות, מכיל **112** מקומות ישיבה.

אוטובוס עירוני מכיל בממוצע **42** מקומות ישיבה (בממוצע של מפרקי ורג'ל).

כלומר: רכבת מכילה כמות מקומות ישיבה של **3 אוטובוסים בלבד**, כאשר בפועל היא מחליפה 10 קווי אוטובוס!

מי שעלה על רכבת קלה שכבר נוסעת היום ב'קו האדום', כבר לא צריך הסברים, הוא מרגיש את הצפיפות 'על בשרו'...

דרך אגב,

קיימים עשרות תלונות מצד ארגונים המייצגים ציבור משתמשים מהציבור הכללי, שקובלים על הצפיפות הקשה הקיימת ברכבת הקלה, דבר שגורם לאי-נעימויות רבות כתוצאה ממפגש צפוף בין נשים וגברים. עוד הרבה לפני שדיברנו על הפן היהודי-הלכתי שבדבר...

שירות לקוחות

כרטיסים ותעריפים

תכנון נסיעה

עדכונים



תדירות רכבות כללית

בימים א-ו בשעות השיא כל 6.5-7 דקות.

תדירות הרכבת 6.5-7 דקות

התאם לטבלה: תדירות הרכבות בירושלים

לוח נתונים ל-2025 (סוף 2024)
 תדירות רכבות אגודת מטרופוליס לתחומים חסומים - יישובים
 - יישוב ירידה חשופה - ירידה בנמל הודו, ירידה בנמל הירוקים

שם	ק"מ	שם	ק"מ
● 08:31	69	● 08:04	65
● 08:33	68	● 08:05	63
● 08:41	68	● 08:07	69
● 08:43	69	● 08:11	68
● 08:44	65	● 08:14	65
● 08:48	68	● 08:18	68
● 08:55	69	● 08:19	69
● 08:56	68	● 08:26	68
● 08:59	65	● 08:29	65

תדירות נסיעה	קיום הנוסעים ליעד	תדירות גבוהה מהרכבת	תדירות כמו הרכבת	תדירות נמוכה מהרכבת (כ-99% הפרש של עד 3 דק)
תדירות נסיעה - ירידה/שמגר לוי אשכול -	65,68,69,568	85.5%	7.5%	7%
צמת שמואל הנביא - שרי ישראל/יפו	67,68	51%	13%	36%

דוגמא אקראית לתדירות אוטובוסים

(ע"פ נתוני מרכז מידע לתח"צ של משרד התחבורה)

המציאות מוכיחה תדירות האוטובוסים גבוהה מתדירות הרכבת



האם מרכבת הקלה תדירה יותר?

אמנם, במבט ראשון נראה ש...

הרכבת הקלה נעה על מסלול אחיד ופגוע, מה שמאפשר להגביר את תדירות הרכבות, יותר מאשר באוטובוסים.

אבל במבט מעמיק נגלה ש... בפועל, הרכבת תדירה פחות!

הרי הנתונים:

תדירות ממוצעת לרכבת - כל 6 דקות
כל רכבת מכילה בפועל 356 נוסעים (כולל נוסעים בעמידה)
כלומר: הרכבות הקלות מסייעות 3,560 נוסעים לשעה.

תדירות ממוצעת לאוטובוס - כל 15 דקות.
כל אוטובוס מכיל בממוצע 103 נוסעים (כולל נוסעים בעמידה)
לפי המפתח של רכבת = 10 אוטובוסים
הרי שבאוטובוסים ינועו 4,120 נוסעים לשעה.

נתון חשוב נוסף: יש לזכור שאם האוטובוסים יסעו על תוואי הרכבת הקלה (כפי שמוצע בתכנית המהפכנית בהמשך) הרי שמי שיחפוץ לנסוע על אותו תוואי, יהנה מתדירות אוטובוסים גבוהה אף יותר מתדירות הרכבת, שכן יחלפו שם כמות גדולה יותר של אוטובוסים מאשר ברכבת הקלה. [והמציאות מוכיחה גם כהיום]

התוצאה:

אוטובוסים תדירים יותר מרכבת קלה!



הקו הירוק של הרכבת הקלה בירושלים

מידע כללי	
מדינה	ישראל
עיר	ירושלים
שם המערכת	
הרכבת הקלה בירושלים	
מידע על הקמתה	
עלות	8.5 מיליארד שקלים (משוער)
חברה בונה	כפיר רכבת קלה, מוריה
התחלת בנייה	28 במאי 2018
פתיחת הקו	2025 ^[1]
מידע על הקו	
אורך הקו	20.2 ק"מ
רוחב המסילה	1,435 מ"מ
מסלולים	
מספר כלים	57 צמדי רכבות מדגם "100 URBOS" תוצרת CAF, חלק מהרכבות ישמשו לתגבור הקו האדום
צבע על המפה ירוק	
מספר הקווים	3 משניים:
הקו הכתום (קו הקמפוסים), הקו הירוק בהיר והקו התכלת	
מספר התחנות	42
https://jet.gov.il/green-line/	
קווים נוספים הצגה	

הקו הירוק של הרכבת הקלה בירושלים



רשימת התחנות של קו הירוק - 5 מתוכם באזורים חרדיים

האם ברכבת הקלה נוחה יותר?



אמנם, במבט ראשון נראה ש...

הרכבת הקלה הינה כלי רכב חדשני ומודרני, בעלת נסיעה חלקה ונוחה, החוצה את העיר מצד לצד בזמן קצר וקבוע.

אבל במבט מעמיק נגלה ש...

בפועל, הרכבת נוחה הרבה פחות!

מהסיבות הבאות:

1. אחוז מקומות הישיבה ביחס למקומות בעמידה

באוטובוס היחס הינו: כ - 40% בישיבה, 60% בעמידה.
ברכבת היחס הוא: כ - 30% בישיבה, 70% בעמידה.

2. הסנדוויצים החרדיים...

מתוך 41 התחנות הפזורות לאורכו של ה'מסלול הירוק', רק 5 מתוכם יהיו ממוקמים בשכונות חרדיות, כל שאר התחנות בתחילתו ובסופו של הקו, יהיו ממוקמות בשכונות חילוניות או ערביות.
כך שמרבית הסיכויים שהרכבת תגיע לשכונות החרדיות כשהן עמוסות בנוסעים, והנוסעים החרדיים יצטרכו להצטופף ביחד עם החילוניים בעמידה.
לעומת הנסיעה באוטובוסים ייעודיים לשכונות חרדיות, שמותירים מקומות ישיבה לכולם.

3. החישוב הכולל מנקודה לנקודה.

הרכבת מצריכה, כאמור, היטלטלות באוטובוסים או הליכה רגלית, מנקודת היציאה עד לרכבת, ומהרכבת עד לנקודת ההגעה.
כך שגם אם הנסיעה עצמה ברכבת היתה נוחה יותר, בחשבון הכללי זה הרבה פחות נוח. אוטובוס, לעומת זאת, במרבית הנסיעות מסיע מנקודת היציאה לנקודת ההגעה.





האם הרכבת תקלה תמנע פקקים וזיהום אוויר?

אמנם, במבט ראשון נראה ש...

הנגישות והזמינות של רכבת הקלה תגרום לכך שיהיו פחות כלי רכב על הכביש, ובשל כך העיר תיהנה מכבישים פתוחים ואוויר נקי יותר.

אבל במבט מעמיק נגלה ש...

הרכבת תגרום לקטסטרופה של פקקים וזיהום אוויר.

מהסיבות הבאות:

1. לא מפחית כלי-רכב פרטיים.

גם על פי ההערכות הכי 'זורזות' של המתכננים, הרכבת עשויה להוריד רק 25% מכלי הרכב הפרטיים בכבישי ירושלים. כל השאר יועו בתוככי השכונות הצדדיות, שכונות נוה צבי ושכונות הצפון ועוד. כך שאולי בתוואי הרכבת, יהיה פחות פקקים וזיהום אוויר, אך למען האמת הפקקים והזיהום ייכנסו לתוך השכונות.

2. תוואי כביש חד-סטרי

על פי התכנית, בחלקים נכבדים לאורך תוואי הרכבת יעבור כביש בן נתיב אחד לכל צד - מתכון בדוק לפקקים, בשל חוסר יכולת העקיפה. מספיק שאוטובוס עוצר / משאית שמפנה אשפה או פורקת סחורה/ רכב פרטי תקוע, וכל הכביש תקוע. כך שגם בתוך התוואי יהיו גם פקקים וגם זיהום אוויר בגלל הרכבים התקועים.

3. פיקוק השכונות הסמוכות

כל אלו יגרמו שכל הרכבים הפרטיים יועו בכבישים שבתוככי השכונות הצדדיות, ויפוקו אותם עד לבלי יכולת לזוז. אסור לשכוח שבד בבד העיריה ממשיכה להעניק היתרים לעשרות אלפי יחידות דיור במגדלי מגורים ברוממה, שמיועדים לאוכלוסיה אמידה, כל אלו יסיפו לעיר עשרות אלפי מכוניות פרטיות שיהפכו את כל שכונות הצפון לפקק אחד גדול.

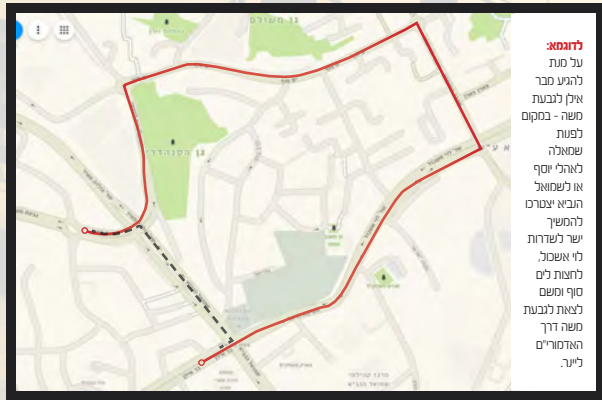
<<<

4. הפיכת התוואי למרכז סחר

במדיניות העירונית על ציר הרכבת הקלה נקבע, שכל בניין חדש בתוואי הרכבת, חייב להקצות את הקומה התחתונה למסחר, זאת כדי להפוך את כל התוואי למרכז מסחרי, בדומה לרח' יפו. מה שיוסיף עוד כלי רכב ומשאיות לאזור.

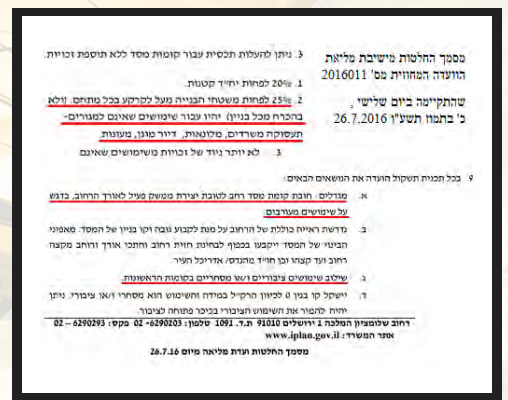
5. ביטול פניות שמאלה

ולקינוח, כדי לוודא שאכן השכונות יהפכו לפקק אחד גדול, עומדים לבטל את כל הפניות שמאלה בצמתים החוצים את תוואי הרכבת, כך שכל מי שירצה לפנות שמאלה מרח' עלי הכהן או מצפניה, יוכל לחצות רק ישר, ולעשות עיקוף בתוך השכונות.



לדוגמא:
 על מת
 להע מבר
 איך לנבעת
 משה - במקום
 לפנות
 שמאלה
 לארץ יוסף
 או לשמואל
 הנביא יצטרם
 להמשך
 ישר לשדרות
 לזאשכול
 לחצות לים
 סוף ומשם
 לצאת לנבעת
 משה דרך
 האדמור"ם
 לינה.

תוצאות ביטול פניות שמאלה



מסמך החלטות מ"שיבת מליאת הוועדה המחוזית מס' 2016011 שהתקיימה ביום שלישי, 26.7.2016, נ' בתמוז תשע"ו

3. ניתן להעלות תכנית עבור קומות מסד כלא תוספת זכויות. 1. 20% לפחות יחיד קטנות. 2. 25% לפחות משטחי הבנייה מעל לקרקע בכל מתחם, ויאלו ברכיז מכל בניין, יהיו עבור שימושים שאינם למגורים- תעשייה משרדים, סלונאות, זיזר טון, מעונות 3. לא יותר גודל של זכויות משימושים שאינם

9. בכל הצוית תשקול הועדה את הנשאים הבאים:

א. מנדלים, חובת קומת מסד רחב לנבעת תצרת ממשל פעיל לאורך הרחוב, בדגש על שימושים משרדיים

ב. מדרשת ראייה בולטת של הרחוב על מנת ללכוד עומד וכן בניין של המסד, מאפייני הצעו של המסד ייקבעו בגוף לכחות חזית רחוב וחונכי אורך ורחוב מקנה רחוב ועד קמחו וכו חז"י מותנס, אדריכל העיר

ג. שליב שימושים ציבוריים ונא מסתריים כבמות הראשונות

ד. ייקבעו בנין ג לסינון הרקויל בבניה ושימושו הוא מסחרי ונא ציבורי ויזן יוצת החסור את השימוש הציבורי בכיכר פתוחה כיכור

רחוב שלושניות המלכה 1 ירושלים 91810 ת.ד. 1091 טלפון: 02-6290293 - 02- אתר המשרד: www.jplaa.gov.il

מסמך החלטות הועדה מליאת מיום 26.7.16

לכל אורך הרחוב לפחות 25% מהבניה יהיו קומות מסחר

לסיכומו של צניין:

מבחינה תחבורתית
הרכבת לא עומדת להקל עלינו
בשום דרך!

בעמודים הבאים נבחן את הפן הרוחני

מהו המחיר הרוחני

שאנחנו וילדינו צומדים אלמ
צא מעבר הרכבת התלה בשכונתנו.



בואו נשאל את זה פשוט

הייתם שולחים את הילד שלכם לשחק יחד עם נוער חילוני מעורב?

כי זה בדיוק מה שהילד שלכם יפגוש ברכבת הקלה

היית מרשה לבן שלך לבקר במקום שבו מסכי טלוויזיה עם תמונות לא צנועות?

כי זה מה שהילד שלכם עומד לראות כשהרכבת תעבור!

הייתם נותנים לבת שלכם ללכת לבד למרכז קניות ובילויים חילוני?

כי זה בדיוק מה שיקרה לשכונות שלנו כשהרכבת תעבור בה!

הייתם רוצים שהזו"צ שלכם יגורו בשכונות עם סטודנטים חילוניים?

כי זה בדיוק מה שיקרה לשכונות שלנו כשהרכבת תעבור בה!

אתקנים להאמין?

הנה העובדות:

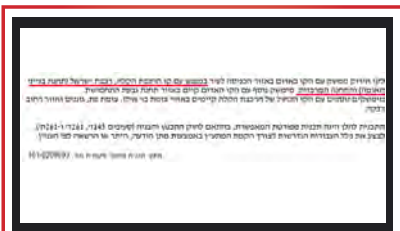
הסנדוויץ' החילוני

מתוך 41 התחנות הפזורות לאורכו של המסלול הירוק, רק 5 מתוכם יהיו ממוקמים בשכונות חרדיות, (ראה מסמך בעמ' 8) כל שאר התחנות בתחילתו ובסופו של הקו, יהיו ממוקמות בשכונות חילוניות. משמעות הדבר: **רובם של הנוסעים בקו הזה יהיו חילוניים**, שיעונו בקרונות צפופים בתוככי השכונות שלנו. **דמיינו את הילדים שלכם, בדרך ללמוד תורה בחיידר, מצטופפים יחד עם המון חילוני לבוש למחצה לשליש ורביעי...** דמיינו אברכים שחוזרים מהכולל, או ילדים טהורים פוסעים ברחוב, ולגד עיניהם חולפים מידי כמה דקות עשרות 'חלונות ראויה חיים, שמגיעים כמעט עד הרצפה, ובהם משתקף כל הסחי המיאוס החילוני.

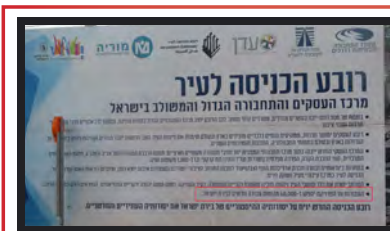


בליינים מכל רחבי הארץ

אחד היעודים של ה'קו הירוק' של הרכבת הקלה, שאמור לעבור בשכונות החרדיות, נועד לשרת את מרכז העסקים והבילוי העצום ההולך ומוקם בימים אלו בכניסה לעיר. על פי התכנית, מרכז העסקים צפוי לאכלס כשישים אלף (!) מקומות עבודה, לצד מרכזי פנאי ובילוי, ובכללם מועדונים, בריכות שחיה וכיו"ב. הצפי הוא שמרכז העסקים והבילויים ימשוך אליו מאות אלפי עובדים ומבקרים מכל רחבי הארץ מידי יום. על מנת לאפשר חניה לכל אותם עובדים ומבקרים, מקימה העירייה חניוני ענק ברחבי העיר, כשאחד המרכזיים שבהם מתוכנן לקום באזור גבעת התחמושת, אשר יכיל עשרות אלפי מקומות חניה, ומשם יעשו המבקרים את הדרך למרכז העסקים והבילוי החדש באמצעות ה'קו הירוק' של הרכבת הקלה. משמעות הדבר: **בכל נסיעה בעיר, תצטרכו אתם וילדיכם לבלות 'זמן איכות' עם עשרות אלפי עובדים, מבקרים ובליינים מכל רחבי הארץ שיעונו יחד איתכם ברכבת הקלה.**



הקו ישנע בליינים מכל רחבי הארץ



רובע עסקים - 60,000 מקומות עבודה




עוגן סובלני ופתוח מול עוגן החסרות הקדושה והרוח בעיר עתיקה..

מחשק תרבויות



על פי פרסומים שהתפרסמו ממתכנני הרכבת הקלה, הרי שלרכבת הקלה היתה מטרה עוספת, מעבר לעניין התחבורתי יש כאן עניין תרבותי, ליצור מקום מפגש בין תרבויות, בכך שיסעו וישהו יחד זמן ממושך, זה יביא להיכרות, הבנה ושיח בין המגזרים השונים.

כחובן, שעצם העניין הזה מהווה עבור הציבור החרדי תמרור אזהרה בזה.
למותר לציין, שכל הסכנות הללו, אינן קיימות באוטובוסים בקווים ייעודיים כפי שהם כיום.



Co-presence
Mobility is not only an aspect of access to employment and commercial activity. The increased connectivity provided by the JLR provides the opportunity for the different populations to intermingle more intensely than was previously the case, by allowing a wider range of the city's population to gain access to its key nodes. Thus, the JLR connects between the western Central Bus Station (the main public transport hub connecting Jerusalem to the rest of the country), *Macanot Yehuda* (the city's central open market), City Hall and the Old City and the main East Jerusalem public transport hub.

Conclusion
groups and ethno-national significance as well as millennia of urban change. Whether in Jerusalem or elsewhere, it is clear that simply labelling a city as 'divided', ignores a complex reality that evolves in response to the competing drivers of its operation; a reality that must also take account of the everyday needs of a working city.
We have shown that Jerusalem has high concentrations of residential segregation between ethno-national groups and also across Jewish religious communities. The city's patterns of connections are set against the background of some significant unequal conditions and obstacles to movement and interaction - physical, economic and political. The recently constructed JLR line has enhanced mobility across the city, increasing opportunities for encounter between different groups. At the same time it has been the

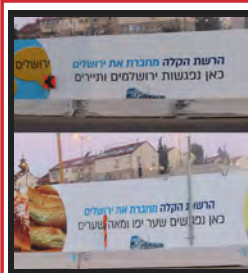
במחקר שעשעה ע"י אוניברסיטה באנגליה על קו האדום של הרכבת הקלה הפעילה בירושלים ע"ש **חיבור 'העיר החצויה'** בתוך הדברים מובא (בתרגום חפשי מאנגלית)

"...נכוחות משותפת נידות היא לא רק היבט של גישה לתעסוקה ופעילות מסחרית. הקשוריות המוגברת שמספקת JLR [רק"ל] **מספקת הזדמנות לאוכלוסיות השונות להתערבב בצורה אינטנסיבית יותר מאשר בעבר**..."

ובמילים ברוח: מטרת הרק"ל היא לא רק גישה נוחה לתעסוקה אלא גם מספקת הזדמנות למפגש בין אוכלוסיות השונות.

ובמסקנת המחקר נכתב כך: "...בין אם בירושלים או במקום אחר ברור שפשוט תיוג עיר לכחולקת' מתעלם מהודעה מציאות מורכבת... הראייה שלירושלים יש ריכוז הפרדה מרמים גבוהה בין קבוצות אתנו-לאומיות וגם ברחבי קהילות דתיות יהודיות. **לקו JLR [רק"ל] שנבנה לאחרונה יש נייחות מוגברת ברחבי העיר המגברת הזדמנויות למפגש בין קבוצות השונות**..."

הרכבת מגברת הזדמנות למפגש בין קבוצות השונות



שלושים שתלנו ע"י הערייה באיזור ביניי האומה

הארץ

לרגל שבוע השפה הערבית: הרכבת הקלה בירושלים מציעה שיעורי ערבית

17.05.2016 28.04.2016

בבכתיב

את הרק"ל ילמנו את שבע השפות הרביות בדרכת הקלה. יחד עם הרק"ל, יוקם תוכנית שיעורי שפה לטובת תושבי העיר. יחד עם הרק"ל, יוקם תוכנית שיעורי שפה לטובת תושבי העיר. יחד עם הרק"ל, יוקם תוכנית שיעורי שפה לטובת תושבי העיר.

עדיף לעשות את זה בפועל כדי שלא יתגדלו

מדינת ישראל
משרד האוצר - יחידת סמך מינהל התכנון
לשכת התכנון המחוזית

1. **קביעת איזור דירות לשוכרות. דירות קטנות**

2. **ככל תכנית יושביל שילוב דוור מוגן, משותף סטודנטים, שטח מלונאי וטכני**

3. **ישיולב משרדים מעברים בין עיר הקרק"ל לא תוך השכונה**

4. **ישיולב משרדים מעברים בין עיר הקרק"ל לא תוך השכונה**

5. **ישיולב משרדים מעברים בין עיר הקרק"ל לא תוך השכונה**

6. **ישיולב משרדים מעברים בין עיר הקרק"ל לא תוך השכונה**

7. **ישיולב משרדים מעברים בין עיר הקרק"ל לא תוך השכונה**

8. **ישיולב משרדים מעברים בין עיר הקרק"ל לא תוך השכונה**

9. **ישיולב משרדים מעברים בין עיר הקרק"ל לא תוך השכונה**

10. **ישיולב משרדים מעברים בין עיר הקרק"ל לא תוך השכונה**

11. **ישיולב משרדים מעברים בין עיר הקרק"ל לא תוך השכונה**

12. **ישיולב משרדים מעברים בין עיר הקרק"ל לא תוך השכונה**

26.7.2016

בכל תכנית יכלול שילוב מעונות סטודנטים שטח מלונאי...

לאור כל האמור

עולה תמונה ברורה
לגבי הרכבת הקלה בתוך השכונות החרדיות

יתרון גשמי - אין בכלל

סכנות רוחניות וגשמיות - יש למכביר

מסקנה

**מעבר ה"קו הירוק" בשכונות החרדיות
 = סכנה רוחנית קיומית לציבור החרדי**

כעת ניצבת השאלה:

**מה אפשר לעשות
 כדי למנוע את מעבר הרכבת הקלה
 בתוככי השכונות החרדיות?**

שאלת השאלות | התשובה היא: האם עדיין לא מאוחר מידיי? חד משמעית: עדיין לא מאוחר!

בשלב זה עדיין ניתן לפתור את העניין לשביעות רצון כל הצדדים

איר?

נא להכיר את -

הפתרון המהפכני

לאתגר התחבורה העירונית בירושלים מבית
וועדת התחבורה החרדית בירושלים

כפי שיפורט בס"ד
בעמודים הבאים



הפתרון המהפכני

כדי שנבין את מהות הפתרון חשוב שנכיר את מפות קווי הרכבת הקלה המתוכננים בירושלים.

תכנית אב לירושלים, כוללת שלשה קווי רכבת קלה עיקריים בירושלים כדלהלן:

הקו האדום. כבר פעיל, מתחיל בהר הרצל, ומסתיים בפסגת זאב. ובקרוב הוא מיועד להמשיך מהצד הדרומי עד בית החולים הדסה עין כרם ומהצד המזרחי עד שכונת נווה יעקב.

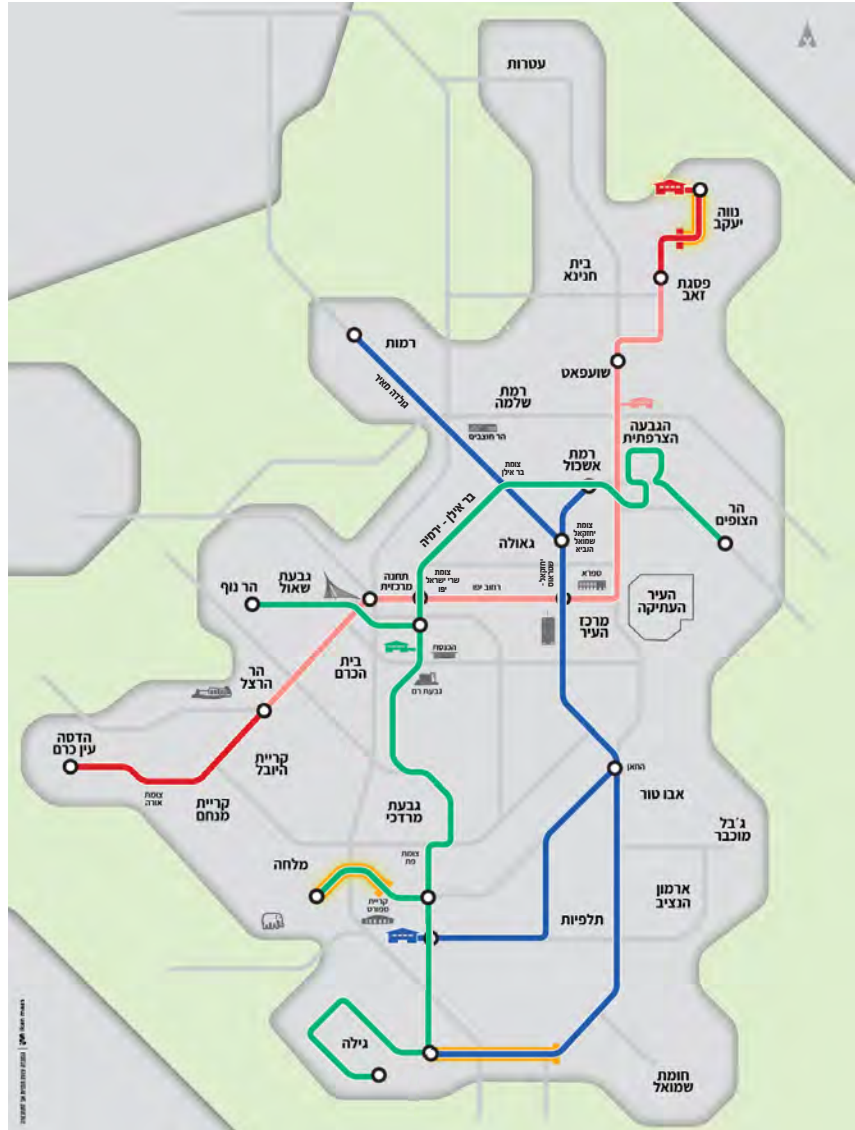
הקו הירוק. - עליו נסובה חוברת זו - העבודות בשיאן, מתחיל באוניברסיטת הר הצופים וממשיך לגבעה הצרפתית, שרגא, שדרות אשכול, בר אילן, ירמיהו, שרי ישראל, קריית הממשלה וממשיך עד שכונת גילה.

הקו הכחול. מצוי בשלבים ראשוניים של העבודות. מתחיל מאזור מלחה, חוצה את קניג גורג' יורד אל מתחת לקרקע בתואי הרחובות שטראוס - יחזקאל - שמואל הנביא - גולדה מאיר עולה בחזרה על מעל הקרקע, ומסיים את מסלולו בכביש רמות.

שימו לב:

הקו הירוק מכונה "קו הקמפוסים" וכשמו כן הוא - מטרתו העיקרית היא לשנע את הסטודנטים בין הקמפוסים, וכן לשנע בין חניון 'חנה וסע' בגבעת התחמושת, למרכז העסקים הענק בכניסה לעיר. לציבור החרדי, אין שום תועלת מהקו הנ"ל הוא אינו מקשר כמעט אף אחת מהשכונות החרדיות זו לזו. כך שהגסע החרדי כמעט לא יהנה מהקו, הוא רק ישלם את מחיר העוחות של הציבור החילוני.

מפת קווי רכבת הקלה



כעת נשים לב לשני מקומות (מסומנים בעיגול צהוב)
בהם מצטלבים ה'קו הירוק' (הבעייתי)
עם ה'קו האדום' (שכבר פעיל היום)

אחד לפני כניסתו לשכונת החרדיות, (בצומת חיים בר לב שרגאי)
ואחד אחרי שהוא יוצא מהשכונת החרדיות. (בצומת שרי ישראל יפו)

הצטלבויות קו הירוק בקו האדום



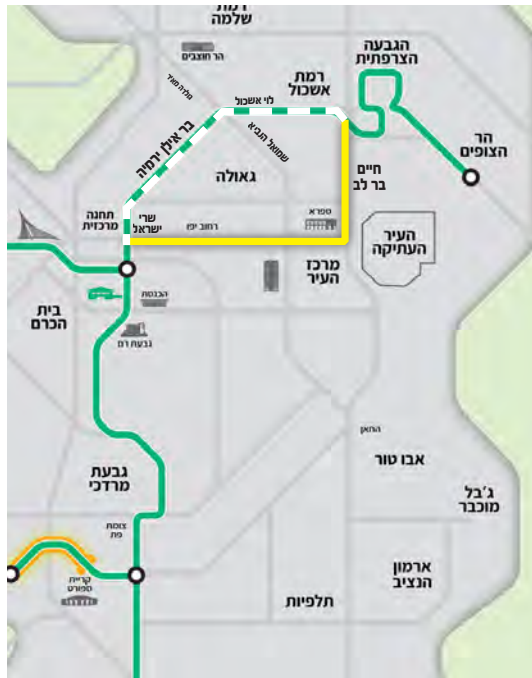
התכנית המהפכנית

שלב א': ה'קו הירוק' יעקוף את השכונות החרדיות

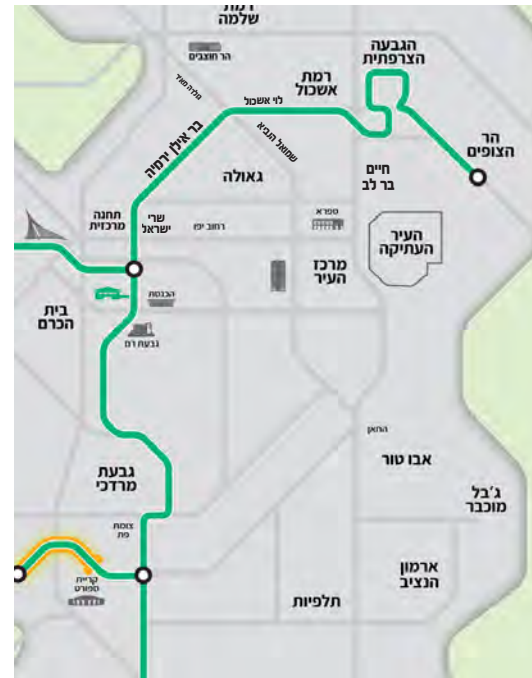
באופן הבא:

בנקודת ההצטלבות עם ה'קו האדום', הרכבת תחליף מסילה, ותעבור לנוע על הקו האדום, עד נקודת ההצטלבות הבאה, שם תחליף שוב מסילה ותמשיך על המסלול הירוק עד לנקודת הסיום.

מסלול ה'קו הירוק'
לפי 'התכנית המהפכנית' (מסומן בקו צהוב)
עוקף את השכונות החרדיות



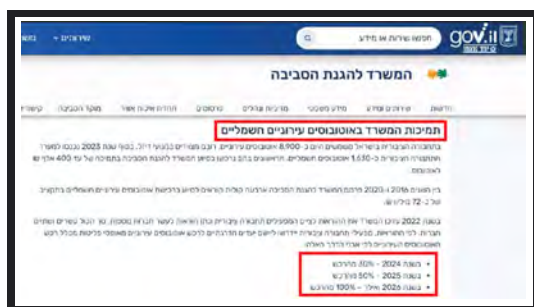
מסלול הקו הירוק
המתוכנן כיום (מסומן בקו ירוק)
עובר בתוך השכונות החרדיות



התכנית המהפכנית

שלב ב': היפוך תוואי הרכבת למת"צ

תוואי הרכבת שכבר נסלל יהפוך למת"צ (מסלול תחבורה ציבורי) המת"צ יאפשר נסיעה מהירה ונטולת פקקים לאוטובוסים שתהיה נוחה, מהירה, הרבה יותר מאשר ברכבת הקלה.



משנת 2026 ירכשו רק אוטובוסים חשמליים

ניתן להשתמש באוטובוסים חשמליים בכדי להפחית את הרעש ואת זיהום האוויר.

באופן הזה כל האוכלוסיות יקבלו את המענה התחבורתי המלא

הציבור הכללי: יהנה מקו רכבת קלה, שתעבור דרך מוקדי העניין שלו, ביניהם רח' יפו, שוק מחנה יהודה, ממילא.

הציבור החרדי: יהנה מתחבורה ציבורית - מותאמת לאופיו, שנעה על מסלול תח"צ פנוי וזורם.

שאלות ותשובות:

האם התכנית בכלל ברת ביצוע?

אחרי התייעצות עם מפקחי ומנהלי התחבורה, כולם הודו שהתכנית היא בהחלט ברת ביצוע.

האם זה לא יאריך משמעותית את מסלול ה'קו הירוק'?

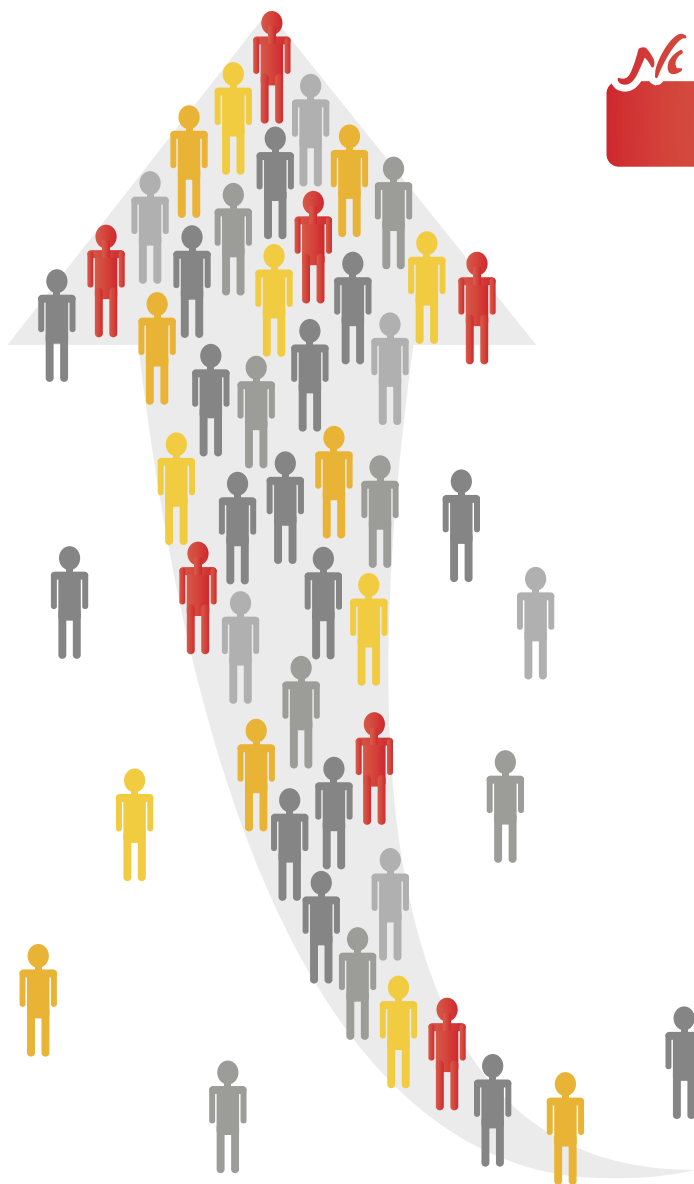
המסלול המוצע על פי התכנית המהפכנית, ארוך יותר מהמסלול המתוכנן כיום - ב-1.6 ק"מ בלבד, כלומר, המסלול אולי יתארך בדיקות נסיעה ספורות בלבד. שיקול שהוא בוודאי לא מצדיק פגיעה כה משמעותית בתושבי השכונות החרדיות.

האם כל ההשקעה בעבודות לסלילת תוואי הרכבת הקלה, ירד לטמיון?

חמש לא. עד לשלב זה לא הונחו תשתיות ספציפיות עבור הרכבת הקלה, במקטע התוואי שעובר בשכונות החרדיות. העבודות שנעשו עד כה בקטע זה, התמקדו בעיקר בהעתקה והסטה של התשתיות שעברו מתחת לתוואי הרכבת, כגון ביוב, מים, חשמל וכו'. לצידי התוואי. עבודות אלו היו צריכות להתבצע בלאו הכי, שכן התשתיות באזור היו מיושנות ועתירות תקלות, והן יבואו לשימוש גם במקרה שהתכנית המהפכנית תצא לפועל ועל אותו תוואי יוקם מת"צ, כך שאם יקרו תקלות בתשתיות, לא יהיה צורך לעצור את תנועת המת"צ.

האם שינוי התוואי לא יוסיף עלויות לעבודות הרכבת?

ההיפך, זה יחסוך את הנחת המסילות לכל אורך התוואי בקטע שעובר בתוך השכונות החרדיות. במקום זה הם ישתמשו במסילות הקיימות כבר ב'קו האדום'. כל מה שאמור לעלות - זה רק ליצור את ההצלבה בין המסילות בשני המקטעים, כדי לאפשר לרכבת ב'קו הירוק' לעלות על ה'קו האדום'. שזה בוודאי עלות פחותה מהנחת מסילות לכל אורך התוואי. מאותה סיבה, התכנית המהפכנית לא תאריך את זמן העבודות, ההיפך, היא תקצר את הזמן לסיים העבודות.



תכל'ס, מה צושים כדי לקדם את ה"תכנית המהפכנית"?

במערכת הפוליטית בישראל
יודעים

שיש רק דרך אחת:
לחץ ציבורי.

כאשר הציבור יבין את חומרת
הסכנה הטמונה ב'קו הירוק' ויתחיל
לדרוש במפגיע את ביצוע ה"פתרון
המהפכני" הדבר ישפיע על מקבלי
ההחלטות, להפסיק את הצעד
הדורסני, ולפעול בהיגיון.

**חיתמו והחתימו כמה שיותר
תושבים על העצומה הקוראת
למקבלי ההחלטות לבצע את
השינוי הנדרש, מתוך התחשבות
בכלל האוכלוסיות המרכיבות את
העיר.**

עצומה:

אנו הח"מ מבקשים בזאת מכלל הגורמים בנושא התחבורה בירושלים היות שתוואי הרכבת הקלה - קו הירוק בשכונות החרדיות מהווה מפגע גשמי ורוחני ע"כ אנו מבקשים שיערכו שינוי בתוואי המתוכנן של קו הירוק האמורה לחצות את רחובות שדרות לוי אשכול בר אילן ירמיהו שמגר ושרי ישראל ע"י הסטת התוואי דרך כביש חיים בר לב - יפו ובמקום זאת רחובות שדרות לוי אשכול עד שרי ישראל ישמשו כמסלול תח"צ.



מ.ז. _____
 שם פרטי _____
 שם משפחה _____
 כתובת _____
 טלפון _____



מ.ז. _____
 שם פרטי _____
 שם משפחה _____
 כתובת _____
 טלפון _____



מ.ז. _____
 שם פרטי _____
 שם משפחה _____
 כתובת _____
 טלפון _____

שימו לב - כל אדם מגיל 18 ומעלה זכאי לחתום על העצומה

לחתימה קולית על העצומה חייג עכשיו: **0733-452-749**
 לשליחת טופס העצומה בפקס: **077-470-3091**
 לקבלת ושליחת הטופס בדוא"ל: **a0733452749@gmail.com**