

לא חרדה לגורלם

עיריית חיפה הותירה
מאות ילדים חרדים
ללא בית ספר

בנוסח אשכנז

ד"ר עינת הולנדר הפכה
לכותבת השירים של
אייל גולן

לקח ללב

חשיפה: ישראל קמיני שפט
במשחק קטרגל למרות שידעו
שהוא לוקה בלבו



עשו LIKE
ל"זמן מעריב"
ואולי תזכו בבושם
של ביונסה

חשיפה

רכבת ההפתעות

חשמול הרכבת יביא להריסתם של כנסייה, בית קברות יהודי ישן
ובית קברות מוסלמי * הוא יגרום (לטענת התושבים) לקרינה
גבוהה פי חמישה מהתקן המותר, בבתים לאורך קו הרכבת *
וכך ייראה הנוף בקו החוף * גם הוותיקן נכנס לתמונה * תגובת
העירייה: "לא נחזור מההסכם עם הרכבת, שהושג במאמצים רבים"

אורנה נירנפלד, עמ' 14

אורנה נירנפלד

יש חשמל באוויר

פרויקט החשמול העילי של הרכבת בחיפה גרם להקמת תנועת מאבק, שסוחפת אחריה את כל שכונות העיר. התושבים טוענים לתכנון כושל ולהסתרת מידע מהציבור מצד העירייה, ומזהירים כי אם תצא התכנית לפועל - יפונו מבנים היסטוריים ודתיים * "אם יהיה צורך בכך - נגיע אפילו עד לוותיקן", אומרים ראשי המאבק, ומבקשים: "שאף גורם פוליטי לא ינסה לתפוס עלינו טרמפ"

לחברי תנועת המאבק חשוב להדגיש, כי אין להם כל קשר לשום תנועה פוליטית כזו או אחרת, והם אינם מבקשים לקדם אינטרס של איש זה או אחר. "הקבוצה הזו, שהולכת ומתרחבת מדי יום, היא קבוצה שאוהבת את העיר וכמהה לראות אותה במיטבה", מדגישה זמיר, ובאותה נשימה מוסיפה, "ושאף גורם פוליטי לא ינסה לתפוס עלינו טרמפ".

הליך תכנוני מקומם

"התכנית לחשמול הרכבת, תת"ל 18, עומדת לפני מימוש ולפני חריצת גורלה של העיר חיפה. האם ניתן להציע תכנית חלופית טובה יותר עבור העיר חיפה, שגם תספק כראוי את צורכי הרכבת? אנו סבורים שכן", נכתב בדף הפייסבוק של התנועה. "עיריית חיפה, בתמיכת החברה להגנת הטבע, חתמה עם הרכבת ומשרדי הממשלה על הסדר גישור, שסלל את הדרך להוצאתה של תכנית חשמול הרכבת מהכוח אל הפועל בתוואי הרכבת הנוכחי, החוצץ בין העיר וקו החוף, ועובר בליבה ההיסטורית של חיפה, תוך הפרדת העיר מהים", מוסיפה זמיר. "בחימתה על הסדר הגישור, הסירה העירייה את התנגדותה לפרויקט החשמול העילי של כל תוואי המסילות העובר בתחומי חיפה, כשבעה קילומטר רים בסך הכול, ואף התחייבה שלא תתנגד בעתיד לפרויקט החשמול ונגזרותיו, כשהובטח לה בתמורה סכום של עד חצי מיליארד שקלים, עבור שיקוע מסילות הרכבת מתחת לפני הקרקע, באורך של כקילומטר וחצי במתחם פארק הכט. הנזק הכלכלי, התרבותי, הסביבתי והאורבאני העצום, של פרויקט החשמול למרכז העיר חיפה, לא הונח מעולם על שולחן הדיונים לבדיקה. לא בידי הרכבת, ולא בידי עיריית חיפה.

"העיר התחתית הפרוסה לאורך מסילת הברזל, היא הפוטנציאל היחיד להתפתחותה הכלכלית של חיפה, ליצירת ליבה עירונית פועמת ולתהליך התחדשות עירונית כפי שהתרחש בערים חשובות רבות בארץ ובעולם. נווה צדק ולב תל אביב, חזית הים בברצלונה, קווי החוף של מנהטן וסן-פרנסיסקו, והיום גם טורונטו - כולם מבוססים על 'חזרה אל הגרעין ההיסטורי', תוך סילוק מפגעים כמו מסילות ברזל, רציפי נמל ישנים ודומיהם. כשחיפה תגיע ליום הזה, כאשר הנמל יזוז מזרחה - ניקתל בקיר המוות המחושמל של רכבת ישראל".

מה אתם מבקשים להשיג במאבק הזה?

"חיפה עומדת להיפגע למשך שנים רבות מפרויקט החשמול העילי של הרכבת, שיסגר את חזית הים ולא יאפשר את חיבורה העתידי כמובטח", כך אומרים בתנועת המאבק נגד הפרויקט, "התנועה להחזרת העיר לחיפה", ומתריעים, כי חשמול הרכבת ימנע טיפול הולם ואמיתי במתחם העירוני ההיסטורי של חיפה.

לדברי ראשי תנועת המאבק, אם תחושמל הרכבת - ייאלצו לפנות מבנים, להזיז אתריים כמו מקומות פולחן, כנסיות ובתי קברות, ואם לא די בכך - הרי שחלק מתושבי העיר, שבתיהם גובלים עם פסי הרכבת, יאלצו להתחיל לחשוש מפגיעה בבריאותם. אם עד כה נאלצו להתמודד עם רעשים שנבעו מתנועת הרכבות, הרי שכעת הם עלולים להיפגע מקרינה של למעלה מ-10 מיליגאוס, פי שלושה מהתקן שאישר המשרד לאיכות הסביבה, שתיפלט כנראה מהרכבות המחושמלות.

בלי טרמפיסטים

לאורך השכונות בקו החוף, כמו בת גלים, חוף הכרמל, נווה רוד ושכונת עין הים, החלו מאות תושבים להצטרף לתנועת המחאה, שמבקשת לעצור את התהליך שהחל כבר בחודש פברואר, כאשר נחתם הסכם שיקוע הרכבת, בקטע של פארק הכט. מדי יום מצטרפים למאבק כנגד חשמול הרכבת אלפים מתושבי העיר, אשר טוענים כי לא היו מודעים כלל למה שעומד לקרות. השבוע החתימו הפעילים תושבים בשכונות השונות של העיר. מפגשי הפעילים התנהלו במקביל בכמה שכונות, כשגם ראשי ועדי השכונות הצטרפו, וסייעו בהחתמת התושבים בתחומם. "המשתתף לכל חברי התנועה", אומרת גילה זמיר, ממנהיגות תנועת המאבק, "היא דאגה גדולה לעיר. זה נובע מן העובדה שתושבי העיר, כמו גם חברי מועצת העיר, אשר הצביעו על ההחלטה לשיקוע הרכבת בקטע של פארק הכט בלבד, אינם מודעים לנזק ולתכנית האמיתית של החשמול. איש לא הציג מעולם את התכנית, לא ראו בחלופות ובוודאי שאיש אינו יודע, שזה יבוא על חשבון בריאותם של מי שגרים בסמוך לפסי הרכבת, כמו גם מבנים ציבוריים ומבני דת. כעת באים ומציגים לנו הצלחה לכאורה, שבקטע מאוד מסוים הצליחו לשיקוע הרכבת, אבל מה עם כל מסלול הנסיעה שלה, שאמור לעבור במקומות שייאלצו לחסל?".

תוואי הפרויקט. למטה: גילה זמיר



"אנחנו מבקשים להסיר את החיץ המסילתי, המפריד בין חיפה לקו החוף שלה, ומונע ממנו להתפתח ולהקרין על העיר כולה. הסרת החיץ המסילתי תהפוך את שכונות הרכבת לשכונות חוף איכותיות, ותמנף את מרכז העיר כמוקד אורבאני רב ייעודי של מגורים ועסקים, תיירות ותרבות פנאי. מרכז עירוני חי ותוסס יאפשר לחיפה לשוב, ולמלא את ייעודה כמטרופולין ובירת הצפון, כמתחייב מתכנית המתאר הארצית תמ"א 35, ולהיות שוב אבן שואבת למשקיעים, לתיירים ולמשפחות צעירות".

על מה בדיוק אתם בוועדים?

"פרויקט החשמול אושר בהליך תכנוני מקומם, ובהתעלמות מתכניות עירוניות וארציות אחרות, תוך עקיפת הליכים מקובלים של תכנון מעמיק, ובלי לבחון את ההשלכות של התכנון הארצי על קנה המידה המקומי. כמו כן לא נבחנו השלכות הקרינה האלקטרומגנטית של החשמול העילי על התושבים, הגרים במרחק מטרים בודדים מהמסילה, קרינה המסכנת את בריאותם ואת בריאות הציבור.

שיקוע חלקי של הרכבת, מתחת לפני הקרקע במתחם פארק הכט, כפי שנקבע בהסכם הגישור, לא יתרום להחייאת מרכז העיר, יבזבז כספי ציבור, ואף עלול לסכל פתרונות חלופיים עדיפים".

אבל הבטיחו להמשיך להילחם, לשיקוע שאר המסילות החוצות את העיר?

"הבטחות להמשך השיקוע במרכז העיר בעתיד, לא נועדו אלא להפיס את דעת הציבור. להערכתנו הן אינן ריאליות, לאור קשיים טכניים וסטטוטוריים, ובשל הצורך לא להשביח למשך שנים את תנועת הרכבות לצפון. יתר על כן, החלופה הנוכחית, המקדמת את תכנית החשמול, לא עוסקת בהוצאת החומרים המסוּכנים החוצים את העיר חיפה מדי יום".



החשמול העילי המתוכנן (הדמיה). "החלופה הקיימת, היא לדעתנו החלופה הגרועה בחלופות"

להגיע עד לוותיקן

אז מה הצעד הבא? "התנועה להחזרת העיר לחיפה", מבקשת ממשרדי הממשלה ומהעירייה לדאוג לפתיחת ההסכם מורש, והפעם לעיין התושבים, על מנת שאלה יוכלו להביע התנגדויות כמקור בל, לאור שהמידע הובא לידיעתם. בנוסף טוענים ראשי התנועה, כי הם דורשים שייערך מחקר מקצועי ובלתי תלוי, שיקדם חלופות תכנון. ראוי לציין, כי בין פעילי התנועה גם מהנדסים מומחים, אדריכלים ומתכנני ערים.

אחד הדברים החשובים שמבקשים חברי התנועה להביא לידיעת התושבים, המתגוררים בסמוך למסילת הרכבת הוא, כי המרחק המותר ממסילת הרכבת החשמלית למגורים, נקבע לפי ערך הסף של הקרינה המותר. בתכניות פרויקט החשמול, בחרה רכבת ישראל לפעול לפי סף קרינה יומי ממוצע של 10 מיליגאוס, למרות שהמלצת המשרד לאיכות הסביבה היא עד 2 מיליגאוס ממוצע יומי. חברי תנועת המאבק טוענים עוד, כי החתימה על ההסכם המאשר שיקוע הרכבת רק בקטע הקצר של פארק הכט, עוצרת לשנים הבאות את שאר הכספים שתקבל העיר. "חיפה לא תקבל בעשר השנים הקרובות אף אגודה נוספת של סיוע כספי, לפיתוח החזית אל הים", מתריעה זמיר ומזכירה, כי חברי מועצת העיר בקושי קראו את החוזה שנחתם בין משרד התחבורה לעירייה. עוד היא טוענת, כי העירייה התחייבה להקצות סכומי כסף לביצוע מחקר מקיף במוסד נאמן של הטכניון, אשר יבחן את ההשלכות החברתיות, הסביבתיות והכלכליות. חוזה זה מעולם לא נחתם, ומעולם לא יצא לפועל.

גם פרדאה סרוג'י, נציגת המגזר הערבי בתנועה, פעילה חברתית בוועד "עין הים-וואר אל ג'מל", ותושבת שכונת עין הים, שחלק מבניה גובלים

עם מסילת הרכבת, מוראגת ממה שעלול לקרות, אם התכנית אכן תצא לפועל. "בתוואי המסילה ממוקמים שתי כנסיות, ובתי קברות – מוסלמי ויהודי עתיק. בבניין אחד באזור מתגורר הארץ כיבוש הקתולי. כך גם בחיפה אל עתיקה – יש בה את כנסיית סנט גבריאל ובתים, כשעל מנת להרחיב את התוואי משתי מסילות לארבע, השטח הקיים אינו מספיק, ויש להוריד את המבנים הפרטיים ובעלי הרכוש במקום".

סרוג' מזהירה מקונפליקטים, שעלולים להגיע עד לדרגים הגבוהים ביותר.

למי את מתכוונת כשאת אומרת דרגים גבוהים?

"אם יהיה צורך בכך, נגיע אפילו עד לוותיקן, על מנת שגם האפיפיור ישמע מה קורה כאן, ומה היחס למקומות קדושים לנצרות. יש כבר פנייה בדרך לשל הרות, ונרשמה בימים האחרונים התעוררות מאוד גדולה של התושבים הערביים בעיר, לא רק תושבי שכונת עין הים".

למה התעוררתם עכשיו?

גרדה יאנג, המשמש כיו"ר שכונת בת גלים, שגם בה עובר תוואי הרכבת, טוען שבניגוד לכל חברי התנועה החדשה, הוא עשה שיעורי בית בזמן, ובהתאם לכך גיבש לעצמו עמדה שונה בנוגע לפרויקט. הוא, בניגוד למתנגדים החרשים, הגיש כבר לפני שלב הביצוע והחתימה על ההסכם, את התנגדותו לחתימה על השיקוע. "ביררתי עם חבר טוב, שזה המקצוע שלו, והוא אמר לי חר משמעות שמבחינה ירוקה אין בהעברת הרכבת לחשמול שום דבר מסוכן לתושבים. מלבד הצד האסתטי, אין פגיעה ירוקה. יש הקטנה בוויהם האוויר, וזה ישנה את יעילות התחבורה הציבורית באופן משמעותי. אם יחליטו לשקע את הרכבת – יהיה צורך בעצירת

תנועת הרכבת ל-5-7 שנים".

יחד עם חתומיה בעניין חשמול הרכבת, מסביר יאנג כי העירייה בכל זאת טעתה, כאשר החליטה לחתום בחד עם החברה להגנת הטבע על ההסכם מול הממשלה. "בגלל החתימה הזו אבדו לעיר 500 מיליון שקלים, אשר ממילא לא יראו אותם, וגם הרכבת לא תושקע בקטע שסוכם. כל הגורמים השונים סביב אינם מחויבים להסכם, וגם נרשם במפורש בהסכם כי הוא כפוף לתוצאות בדיקת מומחים, אשר יבחנו את הנושא".

יאנג גם שואל, מדוע התעוררו חברי התנועה דווקא עכשיו. "מדוע הם לא למרו את הנושא, כפי שאני עשיתי מייד כשנודע לי העניין?".

לטענתם הם לא ידעו את הפרטים, שהוסרו תרו מהם.

"זה נכון שהפרטים לא פורסמו, אבל אם למישהו אכפת – הוא יכול להתעניין ברגע שפרסמו, שהרי כבת עומרת לחשמל את הקווים. לרעתי הרכבת היא ההצלה לפחות של תושבי עין הים, ונווה דוד. היא שומרת להם על הנוף, על מנת שלא יאפשרו לקבלנים לבנות גורדי שחקים מול הפרצוף שלהם. אם לא תהיה מסילה בתוואי שלהם – הם יכולים לשכוח מנוף לים, מכיוון שתהיה בנייה שתחסום להם את הנוף והאוויר. המסילה היא השומרת הנאמנה שלהם".

חברי התנועה שבים ומדגישים, כי מטרתם אינה להחליף את רשויות התכנון המוסמכות, אלא להציב על מספר חלופות אפשריות והגיוניות מתוך מגוון רב של חלופות, שלמיטב הבנתם לא היו כלל על השולחן בעת שנבחרה חלופת השיקוע החלקי. החלופות שמציעים המומחים של התנועה, אשר מונה כבר אלפים מתושבי העיר, הן השארת הקו הקיים חשמולו, שיקוע הקו הקיים אל מתחת לפני הקרקע במיקומו הנוכחי, או העברת הקו למנהרה

מתחת לכרמל.

"החלופה הקיימת, היא לדעתנו החלופה הגרועה בחלופות, מכיוון שהיא אינה מטפלת בלב העיר, ובמרכז ההיסטורי והעירוני שלה, ומצד שני יוצאת כביכול ידי חובתה בפיתרון חלקי שייושם באזור, שבו הכי קל לעשות זאת ושאינו מרכזי. זוהי זריית חול בעיני הציבור, ששואף לטיפול אמיתי בבעיות הכואבות של העיר, ולא להחמרה והנצחה שלהן על ידי הקמת קיר חשמלי בין העיר לים ולנמל".

מעיריית חיפה נמסר בתגובה: "מאבקה של עיריית חיפה בהחלטת ממשלת ישראל לחשך מול הרכבת בתוואי החוף של העיר, נמשך למעלה משנה. המאבק כלל הליך של שיתוף ציבור וקריאה לציבור להצטרף למאבקה בכל דרכי המדינה.

"המאבק ציבורי, בשילוב פעילות נמרצת בוועדות השונות, הגשת בג"צ ומשא ומתן עיקש ונוקשה עם גורמי הממשלה, הביאו את עיריית חיפה להישג חסר תקדים בתולדות חיפה, בו ישוקע תוואי הרכבת בדרומה של העיר, והעיר תיפתח לראשונה אל הים. זו תחילתו של הליך היסטורי, בו שותפים גורמי מים רבים כגון החברה להגנת הטבע, גופים חברתיים ונציגי הציבור, אשר שלבו ידיים למען שיקוע כל תוואי הרכבת לאורך חופיה של חיפה, ומציאת פתרונות אחרים לסור גיית החשמול.

"גם אם ניתן לבטל את ההסכם שנחתם בין עיריית חיפה לבין משרדי הממשלה ורכבת ישראל, הרי שאין בכונת עיריית חיפה לחזור בה מההסכמות שהושגו ומן ההישגים הדרמטיים. עם זאת, ככל שהנהלת עיריית חיפה מקפידה על מדיניות של עמידה בהסכמים, היא תברך על כל מהלך ציבורי אשר יצליח להביא הישגים נוספים לעיר".