

התייחסות לנושא הדיון

אריק ספיירו

החברה להגנת הטבע

רותי שורץ

החברה להגנת הטבע

עמית עסיס

התכנית הבין-תחומית לפרשנות ותרבות, אוניברסיטת בר-אילן

יורם שיפטן

היחידה להנדסת תחבורה וגיאו-אינפורמציה, הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל

רוברט אסחאק

היחידה להנדסת תחבורה וגיאו-אינפורמציה, הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל

אלכס לנגר

מנהל יבשה, משרד התחבורה

יוסי סעידוב

15 דקות – ארגון צרכני תחבורה ציבורית

דוד מהלאל

ארגון "תחבורה היום ומחר"

שוקי כהן

חברת מתת (מרכז תכנון תחבורה בע"מ)

מאמר זה עבר שיפוט עמיתים

ציטוט מומלץ

ספיירו ו שורץ ר. 2011. רב-שיח בנושא חזון לתחבורה מקיימת בישראל. אקולוגיה וסביבה 2(2): 141-151.



רק בעשור האחרון מוסטים תקציבי משרד התחבורה מתשתיות תחבורה פרטית לתשתיות תחבורה בת-קיימא | צילום: אילן מלסטר, באדיבות המשרד להגנת הסביבה

נושא הדיון

רב-שיח בנושא חזון לתחבורה מקיימת בישראל

1 במאי, 2011

גיליון קיץ 2011 / כרך 2(2)

שולחן הדינאים

מי מאיתנו לא 'בילה' בפקק? כשיוורות מספר טיפות גשם או כשמתרחשת תאונה בכביש מרכזי הופכת ישראל לפקק אחד גדול.

כיום, כ-70% מסך אמצעי התחבורה הממונעים הם כלי רכב פרטיים, ואילו חלקם של האוטובוסים מסתכם ב-1% בלבד. המהפך שהחל בשנות ה-80 ביחס שבין מספר כלי הרכב הפרטיים לשאר אמצעי התחבורה עדיין לא הסתיים. מספר כלי הרכב על הכבישים נמצא בעלייה מתמדת (על פי החזון של מכונית לכל פועל) וכך גם מספר הנסיעות הממוצע לתושב. לאחרונה מתווספים נתיבי תחבורה ציבורית ונסללים כבישי אגרה, מתוכננות אגרות גודש, עלויות החנייה מתייקרות וכך גם הדלק – אולם תחליף לרכב פרטי אין. רכבת ישראל מושבתת חדשות לבקרים, הרכבות הקלות עדיין לא החלו לפעול, מסלולי האוטובוסים ארוכים ומפותלים ונתיבי אופניים מצויים בחיתוליהם.

עד לשנים האחרונות נסללו בכל פעם כבישים נוספים כדי להתגבר על קצב הגידול במספר המכוניות. כיום ברור כי אין בכך פתרון. קיימת הסכמה כי כדי שניתן יהיה לוותר על הרכב הפרטי כאמצעי הנסיעה העיקרי יש לשפר את השירות של התחבורה הציבורית ולהשקיע בפיתוח מערכות להסעת המונים. במדינות רבות בעולם, בעיקר באירופה, הפנימו כבר לפני שנים רבות את יתרונותיה הכלכליים, החברתיים ובעיקר את היתרונות הסביבתיים הרבים של התחבורה הציבורית. בישראל אנו מצויים על סיפו של החזון.

כדי שחזון זה יהפוך למציאות נדרש שינוי מערכתי כולל. את זאת אמורה לשנות תמ"א 42 – תכנית המתאר הארצית המשולבת לתחבורה יבשתית, שנועדה לשלב בין מערכות התחבורה של מדינת ישראל: כבישים, מסילות ברזל, אופניים, רכבות קלות ורכבות כבדות. עד היום קודמו מערכות אלו בתכניות נפרדות לכבישים (תמ"א 3), למסילות ברזל (תמ"א 23) ועוד. התמ"א החדשה תיצור מסגרת תכנונית תחבורתית ראויה ורצויה למדינת ישראל, עם מבט לעתיד.

מיליארדי שקלים מושקעים בכבישים, במסילות ובמערכות להסעת המונים. בשלושת המטרופולינים הגדולים

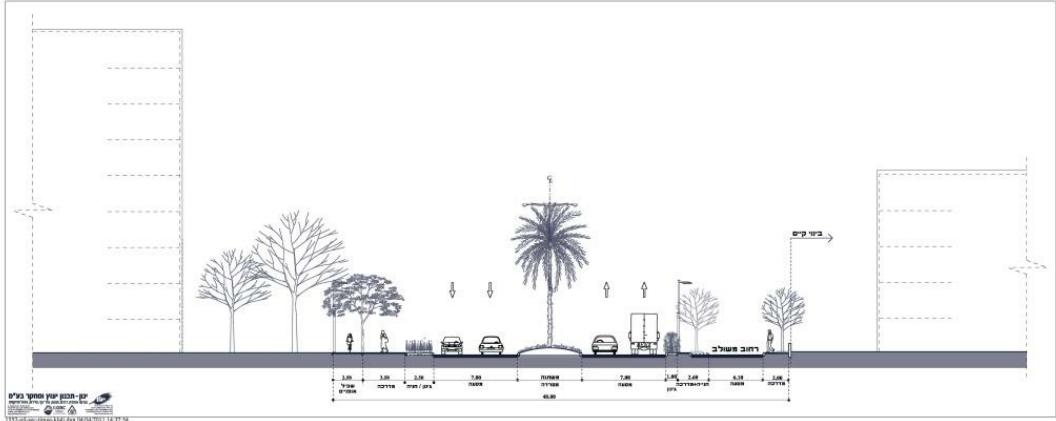
נעשה שדרוג מקיף של התחבורה הציבורית. במטרופולין תל-אביב קיימים מספר פרויקטים של תחבורה ציבורית, כדוגמת הקו האדום של הרכבת הקלה מפתח תקווה ועד לבת ים דרך תל-אביב, עד כה נסללו ברחבי העיר יותר מ-100 ק"מ שבילי אופניים, ומקודמת התכנית לארגון מחדש של התחבורה הציבורית. בחיפה מוקמת בימים אלה ממש התשתית למערכת אוטובוסים רבי קיבולת BRT שנקראת "המטרונית", וכוללת שלושה קווים מהקריות למרכזי העסקים של חיפה. בירושלים החלו נסיעות המבחן של הרכבת הקלה, ולצד כל אלה מורגשת תנופה בתכנון ובפיתוח קווי רכבת ישראל כמו הקו המהיר שכבר נמצא בביצוע, מירושלים לתל-אביב (1A), קו אשקלון-באר שבע ורכבת העמק.

אין ספק כי אנו מצויים בעיצומה של מהפכה תחבורתית. האם מדובר על חלום מתוק של תחבורה בת-קיימא או שמא זוהי פנטזיה תחבורתית? האם השיקולים המנחים את קובעי המדיניות הם שיקולי קיימות או שמא שיקולים פוליטיים ועסקיים צרים? האם נעשה שיתוף הציבור כמתבקש? האם העשייה מספקת או שאולי צריך להפנות אותה לכיוונים אחרים? על כל אלה ועוד ברב-שיח שלפנינו.

מבט אנושי על תחבורה וקיימות

עמית עסיס

התכנית הבין-תחומית לפרשנות ותרבות, אוניברסיטת בר-אילן



תכנית תחבורה לרחוב זבולון בקריית אתא. הוכן עבור עיריית קרית אתא | באדיבות ינון – תכנון יעוץ ומחקר בע"מ

מי מאיתנו לא 'בילה' בפקק? כשיורדות מספר טיפות גשם או כשמתרחשת תאונה בכביש מרכזי הופכת ישראל לפקק אחד גדול.

כיום, כ-70% מסך אמצעי התחבורה הממונעים הם כלי רכב פרטיים, ואילו חלקם של האוטובוסים מסתכם ב-1% בלבד. המהפך שהחל בשנות ה-80 ביחס שבין מספר כלי הרכב הפרטיים לשאר אמצעי התחבורה עדיין לא הסתיים. מספר כלי הרכב על הכבישים נמצא בעלייה מתמדת (על פי החזון של מכונית לכל פועל) וכך גם מספר הנסיעות הממוצע לתושב. לאחרונה מתווספים נתיבי תחבורה ציבורית ונסללים כבישי אגרה, מתוכננות אגרות גודש, עלויות החנייה מתייקרות וכך גם הדלק – אולם תחליף לרכב פרטי אין. רכבת ישראל מושבתת חדשות לבקרים, הרכבות הקלות עדיין לא החלו לפעול, מסלולי האוטובוסים ארוכים ומפותלים ונתיבי אופניים מצויים בחיתוליהם.

עד לשנים האחרונות נסללו בכל פעם כבישים נוספים כדי להתגבר על קצב הגידול במספר המכוניות. כיום ברור כי אין בכך פתרון. קיימת הסכמה כי כדי שניתן יהיה לוותר על הרכב הפרטי כאמצעי הנסיעה העיקרי יש לשפר את השירות של התחבורה הציבורית ולהשקיע בפיתוח מערכות להסעת המונים. במדינות רבות בעולם, בעיקר באירופה, הפנימו כבר לפני שנים רבות את יתרונותיה הכלכליים, החברתיים ובעיקר את היתרונות הסביבתיים הרבים של התחבורה הציבורית. בישראל אנו מצויים על סיפו של החזון.

כדי שחזון זה יהפוך למציאות נדרש שינוי מערכתי כולל. את זאת אמורה לשנות תמ"א 42 – תכנית המתאר הארצית המשולבת לתחבורה יבשתית, שנועדה לשלב בין מערכות התחבורה של מדינת ישראל: כבישים, מסילות ברזל, אופניים, רכבות קלות ורכבות כבדות. עד היום קודמו מערכות אלו בתכניות נפרדות לכבישים (תמ"א 3), למסילות ברזל (תמ"א 23) ועוד. התמ"א החדשה תיצור מסגרת תכנונית תחבורתית ראויה ורצויה למדינת ישראל, עם מבט לעתיד.

מיליארדי שקלים מושקעים בכבישים, במסילות ובמערכות להסעת המונים. בשלושת המטרופולינים הגדולים נעשה שדרוג מקיף של התחבורה הציבורית. במטרופולין תל-אביב קיימים מספר פרויקטים של תחבורה ציבורית, כדוגמת הקו האדום של הרכבת הקלה מפתח תקווה ועד לבת ים דרך תל-אביב, עד כה נסללו ברחבי העיר יותר מ-100 ק"מ שבילי אופניים, ומקודמת התכנית לארגון מחדש של התחבורה הציבורית. בחיפה מוקמת בימים אלה ממש התשתית למערכת אוטובוסים רבי קיבולת BRT שנקראת "המטרונית", וכוללת שלושה קווים מהקריות למרכזי העסקים של חיפה. בירושלים החלו נסיעות המבחן של

הרכבת הקלה, ולצד כל אלה מורגשת תנופה בתכנון ובפיתוח קווי רכבת ישראל כמו הקו המהיר שכבר נמצא בביצוע, מירושלים לתל-אביב (1A), קו אשקלון-באר שבע ורכבת העמק. אין ספק כי אנו מצויים בעיצומה של מהפכה תחבורתית. האם מדובר על חלום מתוק של תחבורה בת-קיימא או שמא זוהי פנטזיה תחבורתית? האם השיקולים המנחים את קובעי המדיניות הם שיקולי קיימות או שמא שיקולים פוליטיים ועסקיים צרים? האם נעשה שיתוף הציבור כמתבקש? האם העשייה מספקת או שאולי צריך להפנות אותה לכיוונים אחרים? על כל אלה ועוד ברב-שיח שלפנינו.

פורסם במסגרת הדיון: [רב-שיח בנושא חזון לתחבורה מקיימת בישראל](#)

פיתוח בר-קיימא של תחבורה בישראל

יורם שיפטן

זיחידה להנדסת תחבורה וגיאו-אינפורמציה, הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל

רוברט אסחאק

זיחידה להנדסת תחבורה וגיאו-אינפורמציה, הטכניון – מכון טכנולוגי לישראל



ערמת מכוניות לגריטה, מרכז באר שבע | צילום: פאול פלטיניק

מי מאיתנו לא 'בילה' בפקק? כשיורדות מספר טיפות גשם או כשמתרחשת תאונה בכביש מרכזי הופכת ישראל לפקק אחד גדול. כיום, כ-70% מסך אמצעי התחבורה הממונעים הם כלי רכב פרטיים, ואילו חלקם של האוטובוסים מסתכם ב-1% בלבד. המהפך שהחל בשנות ה-80 ביחס שבין מספר כלי הרכב הפרטיים לשאר אמצעי התחבורה עדיין לא הסתיים. מספר כלי הרכב על הכבישים נמצא בעלייה מתמדת (על פי החזון של מכונית לכל פועל) וכך גם מספר הנסיעות הממוצע לתושב. לאחרונה מתווספים נתיבי תחבורה ציבורית ונסללים כבישי אגרה, מתוכננות אגרות גודש, עלויות החנייה מתייקרות וכך גם הדלק – אולם תחליף לרכב פרטי אין. רכבת ישראל מושבתת חדשות לבקרים, הרכבות הקלות עדיין לא החלו לפעול, מסלולי האוטובוסים ארוכים ומפותלים ונתיבי אופניים מצויים בחיתוליהם. עד לשנים האחרונות נסללו בכל פעם כבישים נוספים כדי להתגבר על קצב הגידול במספר המכוניות. כיום ברור כי אין בכך פתרון. קיימת הסכמה כי כדי שניתן יהיה לוותר על הרכב הפרטי כאמצעי הנסיעה העיקרי יש לשפר את השירות של התחבורה הציבורית ולהשקיע בפיתוח מערכות להסעת המונים. במדינות רבות בעולם, בעיקר באירופה, הפנימו כבר לפני שנים רבות את יתרונותיה הכלכליים, החברתיים ובעיקר את היתרונות הסביבתיים הרבים של התחבורה הציבורית. בישראל אנו מצויים על סיפו של החזון. כדי שחזון זה יהפוך למציאות נדרש שינוי מערכתי כולל. את זאת אמורה לשנות תמ"א 42 – תכנית המתאר הארצית המשולבת לתחבורה יבשתית, שנועדה לשלב בין מערכות התחבורה של מדינת ישראל: כבישים, מסילות ברזל, אופניים, רכבות קלות ורכבות כבדות. עד היום קודמו מערכות אלו בתכניות נפרדות לכבישים (תמ"א 3), למסילות ברזל (תמ"א 23) ועוד. התמ"א

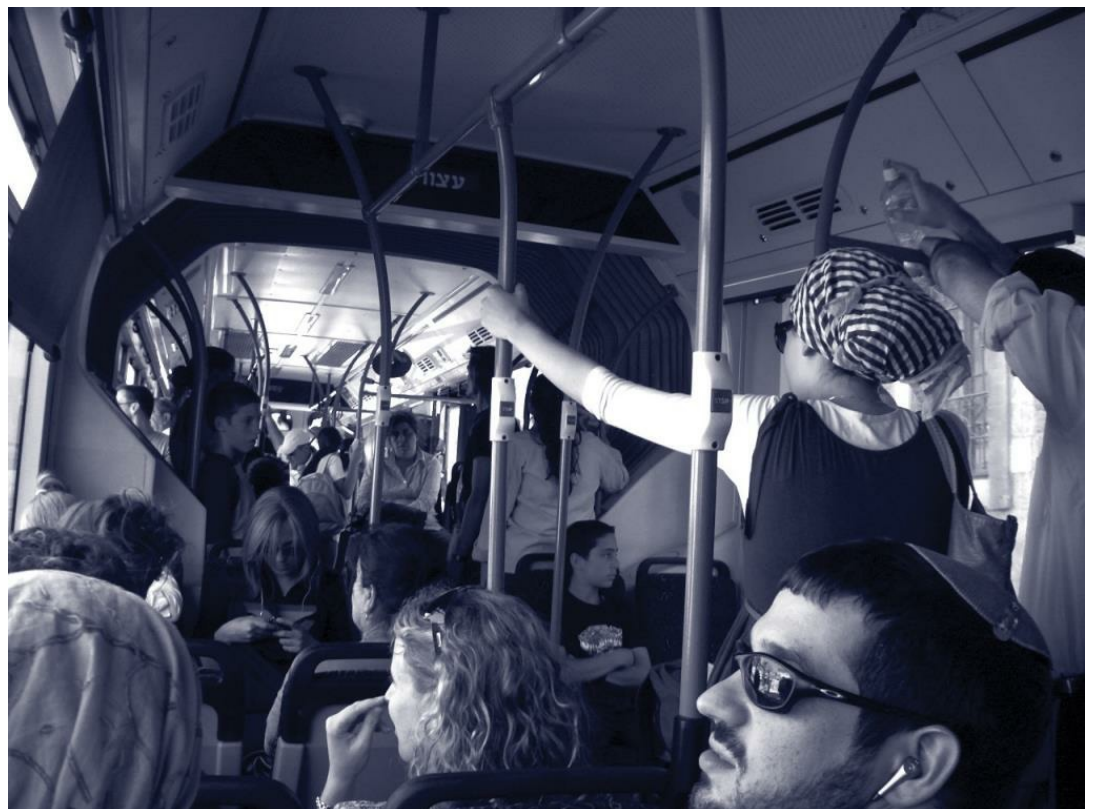
החדשה תיצור מסגרת תכנונית תחבורתית ראויה ורצויה למדינת ישראל, עם מבט לעתיד. מיליארדי שקלים מושקעים בכבישים, במסילות ובמערכות להסעת המונים. בשלושת המטרופולינים הגדולים נעשה שדרוג מקיף של התחבורה הציבורית. במטרופולין תל-אביב קיימים מספר פרויקטים של תחבורה ציבורית, כדוגמת הקו האדום של הרכבת הקלה מפתח תקווה ועד לבת ים דרך תל-אביב, עד כה נסללו ברחבי העיר יותר מ-100 ק"מ שבילי אופניים, ומקודמת התכנית לארגון מחדש של התחבורה הציבורית. בחיפה מוקמת בימים אלה ממש התשתית למערכת אוטובוסים רבי קיבולת BRT שנקראת "המטרופוליט", וכוללת שלושה קווים מהקרויות למרכזי העסקים של חיפה. בירושלים החלו נסיעות המבחן של הרכבת הקלה, ולצד כל אלה מורגשת תנופה בתכנון ובפיתוח קווי רכבת ישראל כמו הקו המהיר שכבר נמצא בביצוע, מירושלים לתל-אביב (1A), קו אשקלון-באר שבע ורכבת העמק. אין ספק כי אנו מצויים בעיצומה של מהפכה תחבורתית. האם מדובר על חלום מתוק של תחבורה בת-קיימא או שמא זוהי פנטזיה תחבורתית? האם השיקולים המנחים את קובעי המדיניות הם שיקולי קיימות או שמא שיקולים פוליטיים ועסקיים צרים? האם נעשה שיתוף הציבור כמתבקש? האם העשייה מספקת או שאולי צריך להפנות אותה לכיוונים אחרים? על כל אלה ועוד ברב-שיח שלפנינו.

פורסם במסגרת הדין: רב-שיח בנושא חזון לתחבורה מקיימת בישראל

מדיניות משרד התחבורה לפיתוח בר-קיימא

אלכס לנגר

מנהל יבשה, משרד התחבורה



נסיעה בקו 4 של חברת אגד בירושלים | צילום: שירה קארפ ©

מי מאיתנו לא 'בילה' בפקק? כשירידות מספר טיפות גשם או כשמתרחשת תאונה בכביש מרכזי הופכת ישראל לפקק אחד גדול. כיום, כ-70% מסך אמצעי התחבורה הממונעים הם כלי רכב פרטיים, ואילו חלקם של האוטובוסים מסתכם ב-1% בלבד. המהפך שהחל בשנות ה-80 ביחס שבין מספר כלי הרכב הפרטיים לשאר אמצעי התחבורה עדיין לא הסתיים. מספר כלי הרכב על הכבישים נמצא בעלייה מתמדת (על פי החזון של מכונית לכל פועל) וכך גם מספר הנסיעות הממוצע לתושב. לאחרונה מתווספים נתיבי תחבורה ציבורית ונסללים כבישי אגרה, מתוכננות אגרות גודש, עלויות החנייה מתייקרות וכך גם הדלק – אולם תחליף לרכב פרטי אין. רכבת ישראל מושבתת חדשות לבקרים, הרכבות הקלות עדיין לא החלו לפעול, מסלולי האוטובוסים ארוכים ומפותלים ונתיבי אופניים מצויים בחיתוליהם. עד לשנים האחרונות נסללו בכל פעם כבישים נוספים כדי להתגבר על קצב הגידול במספר המכוניות. כיום ברור כי אין בכך פתרון. קיימת הסכמה כי כדי שניתן יהיה לוותר על הרכב הפרטי כאמצעי הנסיעה העיקרי יש לשפר את השירות של התחבורה הציבורית ולהשקיע בפיתוח מערכות להסעת המונים. במדינות רבות בעולם, בעיקר באירופה, הפנימו כבר לפני שנים רבות את

יתרונותיה הכלכליים, החברתיים ובעיקר את היתרונות הסביבתיים הרבים של התחבורה הציבורית. בישראל אנו מצויים על סיוף של החזון. כדי שחזון זה יהפוך למציאות נדרש שינוי מערכתי כולל. את זאת אמורה לשנות תמ"א 42 – תכנית המתאר הארצית המשולבת לתחבורה יבשתית, שנועדה לשלב בין מערכות התחבורה של מדינת ישראל: כבישים, מסילות ברזל, אופניים, רכבות קלות ורכבות כבדות. עד היום קודמו מערכות אלו בתכניות נפרדות לכבישים (תמ"א 3), למסילות ברזל (תמ"א 23) ועוד. התמ"א החדשה תיצור מסגרת תכנונית תחבורתית ראויה ורצויה למדינת ישראל, עם מבט לעתיד. מיליארדי שקלים מושקעים בכבישים, במסילות ובמערכות להסעת המונים. בשלושת המטרופולינים הגדולים נעשה שדרוג מקיף של התחבורה הציבורית. במטרופולין תל-אביב קיימים מספר פרויקטים של תחבורה ציבורית, כדוגמת הקו האדום של הרכבת הקלה מפתח תקווה ועד לבת ים דרך תל-אביב, עד כה נסללו ברחבי העיר יותר מ-100 ק"מ שבילי אופניים, ומקודמת התכנית לארגון מחדש של התחבורה הציבורית. בחיפה מוקמת בימים אלה ממש התשתית למערכת אוטובוסים רבי קיבולת BRT שנקראת "המטרופוליט", וכוללת שלושה קווים מהקרויות למרכזי העסקים של חיפה. בירושלים החלו נסיעות המבחן של הרכבת הקלה, ולצד כל אלה מורגשת תנופה בתכנון ובפיתוח קווי רכבת ישראל כמו הקו המהיר שכבר נמצא בביצוע, מירושלים לתל-אביב (1A), קו אשקלון-באר שבע ורכבת העמק. אין ספק כי אנו מצויים בעיצומה של מהפכה תחבורתית. האם מדובר על חלום מתוק של תחבורה בת-קיימא או שמא זוהי פנטזיה תחבורתית? האם השיקולים המנחים את קובעי המדיניות הם שיקולי קיימות או שמא שיקולים פוליטיים ועסקיים צרים? האם נעשה שיתוף הציבור במתבקש? האם העשייה מספקת או שאולי צריך להפנות אותה לכיוונים אחרים? על כל אלה ועוד ברב-שיח שלפנינו.

פורסם במסגרת הדיון: [רב-שיח בנושא חזון לתחבורה מקיימת בישראל](#)

תחבורה ציבורית – לאן?

יוסי סעידוב

15 דקות – ארגון צרכני תחבורה ציבורית



הנזקים השנתיים הנובעים מבזבז דלק ומאבדן זמן עקב גודש התנועה בארה"ב מוערכים ב-85 מיליארד דולר, וזאת ללא עלות תאונות הדרכים והנזקים לסביבה | צילום: אילן מלסטר, באדיבות המשרד להגנת הסביבה

מי מאיתנו לא 'בילה' בפקק? כשירודות מספר טיפות גשם או כשמתרחשת תאונה בכביש מרכזי הופכת ישראל לפקק אחד גדול.

כיום, כ-70% מסך אמצעי התחבורה הממונעים הם כלי רכב פרטיים, ואילו חלקם של האוטובוסים מסתכם ב-1% בלבד. המהפך שהחל בשנות ה-80 ביחס שבין מספר כלי הרכב הפרטיים לשאר אמצעי התחבורה עדיין לא הסתיים. מספר כלי הרכב על

הכבישים נמצא בעלייה מתמדת (על פי החזון של מכונית לכל פועל) וכך גם מספר הנסיעות הממוצע לתושב. לאחרונה מתווספים נתיבי תחבורה ציבורית ונסללים כבישי אגרה, מתוכננות אגרות גודש, עלויות החנייה מתייקרות וכך גם הדלק – אולם תחליף לרכב פרטי אין. רכבת ישראל מושבתת חדשות לבקרים, הרכבות הקלות עדיין לא החלו לפעול, מסלולי האוטובוסים ארוכים ומפותלים ונתיבי אופניים מצויים בחיתוליהם.

עד לשנים האחרונות נסללו בכל פעם כבישים נוספים כדי להתגבר על קצב הגידול במספר המכוניות. כיום ברור כי אין בכך פתרון. קיימת הסכמה כי כדי שניתן יהיה לוותר על הרכב הפרטי כאמצעי הנסיעה העיקרי יש לשפר את השירות של התחבורה הציבורית ולהשקיע בפיתוח מערכות להסעת המונים. במדינות רבות בעולם, בעיקר באירופה, הפנימו כבר לפני שנים רבות את יתרונותיה הכלכליים, החברתיים ובעיקר את היתרונות הסביבתיים הרבים של התחבורה הציבורית. בישראל אנו מצויים על סיפו של החזון.

כדי שחזון זה יהפוך למציאות נדרש שינוי מערכתי כולל. את זאת אמורה לשנות תמ"א 42 – תכנית המתאר הארצית המשולבת לתחבורה יבשתית, שנועדה לשלב בין מערכות התחבורה של מדינת ישראל: כבישים, מסילות ברזל, אופניים, רכבות קלות ורכבות כבדות. עד היום קודמו מערכות אלו בתכניות נפרדות לכבישים (תמ"א 3), למסילות ברזל (תמ"א 23) ועוד. התמ"א החדשה תיצור מסגרת תכנונית תחבורתית ראויה ורצויה למדינת ישראל, עם מבט לעתיד.

מיליארדי שקלים מושקעים בכבישים, במסילות ובמערכות להסעת המונים. בשלושת המטרופולינים הגדולים נעשה שדרוג מקיף של התחבורה הציבורית. במטרופולין תל-אביב קיימים מספר פרויקטים של תחבורה ציבורית, כדוגמת הקו האדום של הרכבת הקלה מפתח תקווה ועד לבת ים דרך תל-אביב, עד כה נסללו ברחבי העיר יותר מ-100 ק"מ שבילי אופניים, ומקודמת התכנית לארגון מחדש של התחבורה הציבורית. בחיפה מוקמת בימים אלה ממש התשתית למערכת אוטובוסים רבי קיבולת BRT שנקראת "המטרופוליט", וכוללת שלושה קווים מהקריית למרכזי העסקים של חיפה. בירושלים החלו נסיעות המבחן של הרכבת הקלה, ולצד כל אלה מורגשת תנופה בתכנון ובפיתוח קווי רכבת ישראל כמו הקו המהיר שכבר נמצא בביצוע, מירושלים לתל-אביב (1A), קו אשקלון-באר שבע ורכבת העמק.

אין ספק כי אנו מצויים בעיצומה של מהפכה תחבורתית. האם מדובר על חלום מתוק של תחבורה בת-קיימא או שמא זוהי פנטזיה תחבורתית? האם השיקולים המנחים את קובעי המדיניות הם שיקולי קיימות או שמא שיקולים פוליטיים ועסקיים צרים? האם נעשה שיתוף הציבור כמתבקש? האם העשייה מספקת או שאולי צריך להפנות אותה לכיוונים אחרים? על כל אלה ועוד ברב-שיח שלפנינו.

פורסם במסגרת הדין: רב-שיח בנושא חזון לתחבורה מקיימת בישראל

תחבורה עירונית בת-קיימא

דוד מהאל

ארגון "תחבורה היום ומחר"



מערך להשכרת אופניים בתל-אביב-יפו החל לפעול באפריל, ומתוכנן לכלול 1,500 זוגות אופניים שייפרסו ב-150 תחנות עגינה | באדיבות עיריית תל-אביב-יפו

מי מאיתנו לא 'בילה' בפקק? כשירודות מספר טיפות גשם או כשמתרחשת תאונה בכביש מרכזי הופכת ישראל לפקק אחד גדול. כיום, כ-70% מסך אמצעי התחבורה הממונעים הם כלי רכב פרטיים, ואילו חלקם של האוטובוסים מסתכם ב-1% בלבד. המהפך

שהחל בשנות ה-80 ביחס שבין מספר כלי הרכב הפרטיים לשאר אמצעי התחבורה עדיין לא הסתיים. מספר כלי הרכב על הכבישים נמצא בעלייה מתמדת (על פי החזון של מכונית לכל פועל) וכך גם מספר הנסיעות הממוצע לתושב. לאחרונה מתווספים נתיבי תחבורה ציבורית ונסללים כבישי אגרה, מתוכננות אגרות גודש, עלויות החנייה מתייקרות וכך גם הדלק – אולם תחליף לרכב פרטי אין. רכבת ישראל מושבתת חדשות לבקרים, הרכבות הקלות עדיין לא החלו לפעול, מסלולי האוטובוסים ארוכים ומפותלים ונתיבי אופניים מצויים בחיתוליהם.

עד לשנים האחרונות נסללו בכל פעם כבישים נוספים כדי להתגבר על קצב הגידול במספר המכוניות. כיום ברור כי אין בכך פתרון. קיימת הסכמה כי כדי שניתן יהיה לוותר על הרכב הפרטי כאמצעי הנסיעה העיקרי יש לשפר את השירות של התחבורה הציבורית ולהשקיע בפיתוח מערכות להסעת המונים. במדינות רבות בעולם, בעיקר באירופה, הפנימו כבר לפני שנים רבות את יתרונותיה הכלכליים, החברתיים ובעיקר את היתרונות הסביבתיים הרבים של התחבורה הציבורית. בישראל אנו מצויים על סיפו של החזון.

כדי שחזון זה יהפוך למציאות נדרש שינוי מערכתי כולל. את זאת אמורה לשנות תמ"א 42 – תכנית המתאר הארצית המשולבת לתחבורה יבשתית, שנעדה לשלב בין מערכות התחבורה של מדינת ישראל: כבישים, מסילות ברזל, אופניים, רכבות קלות ורכבות כבדות. עד היום קודמו מערכות אלו בתכניות נפרדות לכבישים (תמ"א 3), למסילות ברזל (תמ"א 23) ועוד. התמ"א החדשה תיצור מסגרת תכנונית תחבורתית ראויה ורצויה למדינת ישראל, עם מבט לעתיד.

מיליאדי שקלים מושקעים בכבישים, במסילות ובמערכות להסעת המונים. בשלושת המטרופולינים הגדולים נעשה שדרוג מקיף של התחבורה הציבורית. במטרופולין תל-אביב קיימים מספר פרויקטים של תחבורה ציבורית, כדוגמת הקו האדום של הרכבת הקלה מפתח תקווה ועד לבת ים דרך תל-אביב, עד כה נסללו ברחבי העיר יותר מ-100 ק"מ שבילי אופניים, ומקודמת התכנית לארגון מחדש של התחבורה הציבורית. בחיפה מוקמת בימים אלה ממש התשתית למערכת אוטובוסים רבי קיבולת BRT שנקראת "המטרונית", וכוללת שלושה קווים מהקריית למרכזי העסקים של חיפה. בירושלים החלו נסיעות המבחן של הרכבת הקלה, ולצד כל אלה מורגשת תנופה בתכנון ובפיתוח קווי רכבת ישראל כמו הקו המהיר שכבר נמצא בביצוע, מירושלים לתל-אביב (1A), קו אשקלון-באר שבע ורכבת העמק.

אין ספק כי אנו מצויים בעיצומה של מהפכה תחבורתית. האם מדובר על חלום מתוק של תחבורה בת-קיימא או שמא זוהי פנטזיה תחבורתית? האם השיקולים המנחים את קובעי המדיניות הם שיקולי קיימות או שמא שיקולים פוליטיים ועסקיים צרים? האם נעשה שיתוף הציבור כמתבקש? האם העשייה מספקת או שאולי צריך להפנות אותה לכיוונים אחרים? על כל אלה ועוד ברב-שיח שלפנינו.

פורסם במסגרת הדין: רב-שיח בנושא חזון לתחבורה מקיימת בישראל

תחבורה בת-קיימא – בין אוטופיה למציאות

שוקי כהן

חברת מתת (מרכז תכנון תחבורה בע"מ)



תכנית "נתיבי ישראל" להקמת כבישים ומסילות רכבת בעיקר בנגב ובצפון כוללת קווי רכבת לקריית שמונה ולאלת, את "המסילה המזרחית" בין לוד לחדרה, את קו עכו-כרמיאל ואת רכבת העמק | צילום: אילן מלסטר, באדיבות המשרד להגנת הסביבה

מי מאיתנו לא 'בילה' בפקק? כשירודות מספר טיפות גשם או כשמתרחשת תאונה בכביש מרכזי הופכת ישראל לפקק אחד גדול. כיום, כ-70% מסך אמצעי התחבורה הממונעים הם כלי רכב פרטיים, ואילו חלקם של האוטובוסים מסתכם ב-1% בלבד. המהפך שהחל בשנות ה-80 ביחס שבין מספר כלי הרכב הפרטיים לשאר אמצעי התחבורה עדיין לא הסתיים. מספר כלי הרכב על הכבישים נמצא בעלייה מתמדת (על פי החזון של מכונית לכל פועל) וכך גם מספר הנסיעות הממוצע לתושב. לאחרונה מתווספים נתיבי תחבורה ציבורית ונסללים כבישי אגרה, מתוכננות אגרות גודש, עלויות החנייה מתייקרות וכך גם הדלק – אולם תחליף לרכב פרטי אין. רכבת ישראל מושבתת חדשות לבקרים, הרכבות הקלות עדיין לא החלו לפעול, מסלולי האוטובוסים ארוכים ומפותלים ונתיבי אופניים מצויים בחיתוליהם. עד לשנים האחרונות נסללו בכל פעם כבישים נוספים כדי להתגבר על קצב הגידול במספר המכוניות. כיום ברור כי אין בכך פתרון. קיימת הסכמה כי כדי שניתן יהיה לוותר על הרכב הפרטי כאמצעי הנסיעה העיקרי יש לשפר את השירות של התחבורה הציבורית ולהשקיע בפיתוח מערכות להסעת המונים. במדינות רבות בעולם, בעיקר באירופה, הפנימו כבר לפני שנים רבות את יתרונותיה הכלכליים, החברתיים ובעיקר את היתרונות הסביבתיים הרבים של התחבורה הציבורית. בישראל אנו מצויים על סיפו של החזון. כדי שחזון זה יהפוך למציאות נדרש שינוי מערכתי כולל. את זאת אמורה לשנות תמ"א 42 – תכנית המתאר הארצית המשולבת לתחבורה יבשתית, שנועדה לשלב בין מערכות התחבורה של מדינת ישראל: כבישים, מסילות ברזל, אופניים, רכבות קלות ורכבות כבדות. עד היום קודמו מערכות אלו בתכניות נפרדות לכבישים (תמ"א 3), למסילות ברזל (תמ"א 23) ועוד. התמ"א החדשה תיצור מסגרת תכנונית תחבורתית ראויה ורצויה למדינת ישראל, עם מבט לעתיד. מיליארדי שקלים מושקעים בכבישים, במסילות ובמערכות להסעת המונים. בשלושת המטרופולינים הגדולים נעשה שדרוג מקיף של התחבורה הציבורית. במטרופולין תל-אביב קיימים מספר פרויקטים של תחבורה ציבורית, כדוגמת הקו האדום של הרכבת הקלה מפתח תקווה ועד לבת ים דרך תל-אביב, עד כה נסללו ברחבי העיר יותר מ-100 ק"מ שבילי אופניים, ומקודמת התכנית לארגון מחדש של התחבורה הציבורית. בחיפה מוקמת בימים אלה ממש התשתית למערכת אוטובוסים רבי קיבולת BRT שנקראת "המטרופוליט", וכוללת שלושה קווים מהקריית למרכזי העסקים של חיפה. בירושלים החלו נסיעות המבחן של הרכבת הקלה, ולצד כל אלה מורגשת תנופה בתכנון ובפיתוח קווי רכבת ישראל כמו הקו המהיר שכבר נמצא בביצוע, מירושלים לתל-אביב (1A), קו אשקלון-באר שבע ורכבת העמק. אין ספק כי אנו מצויים בעיצומה של מהפכה תחבורתית. האם מדובר על חלום מתוק של תחבורה בת-קיימא או שמא זוהי פנטזיה תחבורתית? האם השיקולים המנחים את קובעי המדיניות הם שיקולי קיימות או שמא שיקולים פוליטיים ועסקיים צרים? האם נעשה שיתוף הציבור כמתבקש? האם העשייה מספקת או שאולי צריך להפנות אותה לכיוונים אחרים? על כל אלה ועוד ברב-שיח שלפנינו.

פורסם במסגרת הדיון: [רב-שיח בנושא חזון לתחבורה מקיימת בישראל](#)