

### יואב לרמן

המחלקה לגאוגרפיה וסביבת האדם,  
אוניברסיטת תל-אביב

מאמר זה עבר שיפוט עמיתים

### ציטוט מומלץ

לרמן י. 2015. בגובה הרחוב –  
הולכי רגל בישראל. *אקולוגיה  
וסביבה* 6(2): 81–82.



הליכה ברחוב כמסלול מכשולים עירוני | מתוך קבוצת פייסבוק: דרור רצה לעבור

## בגובה הרחוב – הולכי רגל בישראל

29 ביוני, 2015

[גיליון קיץ 2015 / כרך 6\(2\)](#)

[בקצרה](#)

לארץ ישראל יש היסטוריה עשירה, אולם רוב הסביבה הבנויה בה כיום נבנתה לאחר הקמת המדינה ב-1948. המחצית השנייה של המאה ה-20 הייתה תקופה שבה תפיסות התכנון העירוני ברחבי העולם התמקדו בתכנון שהותאם לכלי רכב פרטיים תוך פרבור מהיר. כתוצאה ממורשת תכנונית זו ועל אף תרומתם הרבה לשגשוג העירוני, הולכי הרגל הם לרוב בלתי-נראים בתהליכי התכנון העירוני בערים ישראליות. סדרי עדיפויות אלה נוכחים בהחלטות תכנוניות ותחבורתיות רבות, שמתבססות כמעט רק על נפחי תנועה של כלי רכב פרטיים, שנחשבים לרוב לאמצעי התחבורה היחיד, ואילו נפחי תנועה של הולכי רגל (ואמצעי תחבורה משלימים, כגון תחבורה ציבורית) כלל אינם נמדדים. נוסף על כך, אין בעלי תפקידים שאחראים על תכנון עבור הולכי רגל ברמה העירונית והלאומית, בעוד שישנן משרות תכנון רבות שאיושן מיועד להקל על תנועת כלי רכב פרטיים. סדרי עדיפויות אלה מובילים לכך שבשכונות המגורים הנבנות בישראל אין כמעט נוכחות של הולכי רגל ברחוב, והמרחבים הציבוריים שבהן נטושים כמעט לחלוטין מבני אדם [1].

בשכונות הוותיקות בישראל, שנבנו לפני קום המדינה על בסיס רשת רחובות קומפקטית, ישנה תנועת הולכי רגל רבה יחסית, אך גם בהן נמצאים הולכי הרגל בתחתית סדר העדיפויות. אפשר לראות דוגמה בולטת לעין לקונפליקט בין המשתמשים השונים במרכז העירוני של תל-אביב. אזור זה תוכנן ונבנה במהלך שנות ה-20 וה-30 של המאה הקודמת, ומבוסס על רשת רחובות מסורתית ועל עיצוב, שנקודת המוצא שלו היא האדם העובר ברחוב, ולא המכוניות וכיצד הכביש יכול לשרת אותן. עיצוב כזה מאפשר הליכה ברגל, רכיבה על אופניים ושימוש בתחבורה הציבורית. כאשר יש קונפליקט בין המשתמשים השונים, כוחניותם של כלי הרכב הפרטיים ניכרת לעין. למשל, החנייה על המדרכות חוקית כיום ברחובות רבים בעיר, ובשעות הערב והלילה מותרת כמעט בכל הרחובות בה. לצד מתן האפשרות החופשית לכלי רכב לנגוס במרחב שיועד במקורו להולכי הרגל, גם התפשטות השימוש באופניים רגילים וחשמליים באה בעיקר על חשבון מרחב זה. כדי לא לפגוע בשטף התנועה הממונת נמנעות הרשויות מצמצום מיסעות ומשינוי חתכי רחוב לטובת שבילי אופניים, ומאפשרות בפועל שימוש נרחב באופניים על גבי המדרכות (או ליתר דיוק, על גבי מה שנותר מהן בניכוי השטח שתופסות המכוניות החונות). תוצאה זו של כרסום במרחב הולכי הרגל מקשה מאוד על ההליכה, ונפגעים ממנה באופן חריף בעלי מוגבלויות, קשישים והורים עם עגלות ילדים. להדרת ההליכה ברגל השפעה משמעותית על בריאותם

של הילדים הצעירים, שחלק גדל והולך מהם מוסעים לבית הספר ולגני הילדים וחזרה על בסיס יום-יומי, תוך הפחתה משמעותית בביצוע הפעילות הגופנית המתונה הנדרשת להתפתחותם.

לצד הניהול היום-יומי ששם את הולכי הרגל בתחתית המדרג, מתקבלות גם החלטות תכנון רבות שמדגישות את שאיפות המתכננים לדאוג לכלי הרכב הפרטיים. התנהלות זו מודגמת באחד ממיזמי התשתית היקרים והמרכזיים שנבנה בתחילת שנות ה-2000. במרכז העסקי הלאומי שבתל-אביב הוחלט לבנות מחלף משוקע בצומת הרחובות המרכזי של דרך בגין ורחוב קפלן. השיקוע היקר נועד אך ורק כדי להאיץ במידה לא משמעותית את תנועת כלי הרכב בצומת. בניית המחלף המשוקע בצומת חשוב זה, סמוך למבנה קריית הממשלה בתל-אביב, יצרה מרחב מקוטע ומנותק באופן שאינו ניתן לתיקון. להולכי הרגל נשארו רק שאריות של מדרכות בשולי הדרך. תזמון הרמזורים, שנותן עדיפות לתנועת כלי רכב פרטיים, פוגע בניידותם של הולכי הרגל באזור. נוסף על כך, התחבורה הציבורית הרבה שעוברת בצומת אינה יכולה להשתמש בשיקוע שנבנה, ולמעשה הואטה כתוצאה מתכנון זה.

מקרה נוסף ומאוחר יותר הוא הקטע המכונה "ציר המוות" ברחוב ז'בוטינסקי בפתח תקווה. מדובר בכביש שהושקעו בו כספים רבים כחלק מהיערכות מחודשת של התחבורה הציבורית בגוש דן. באופן מצער ביותר, בדרך לשיפור התחבורה הציבורית נשכחו המשתמשים העיקריים בה – הולכי הרגל. כתוצאה מכך נהרגו עד היום בציר זה 21 הולכי רגל, ולאחרונה הורה ראש עיריית פתח תקווה לסגור את הציר, משהבין שממשרד התחבורה והבטיחות בדרכים לא תבוא הישועה. עיקר הבעיה בציר קשורה למחסור בגל ירוק למעבר רציף להולכי רגל, לצד סידור תנועה מבלבל.

ההתעלמות מצורכי הולכי הרגל בישראל מובילה לכך שרמת הבטיחות של הולכי הרגל בישראל נמוכה יחסית למקובל במדינות הארגון לפיתוח ולשיתוף פעולה כלכליים (OECD), ואחוז ההרוגים שהם הולכי רגל מכלל ההרוגים בתאונות דרכים בישראל גבוה במיוחד, ומהווה נקודת תורפה בתחום הבטיחות בישראל (34% מכל ההרוגים בתאונות דרכים הם הולכי רגל, בהשוואה לממוצע של 19% במדינות ה-OECD).

כדי לצאת מהסחרור של מערכת תכנונית שגורמת תלות מוחלטת בכלי רכב פרטיים, תוך עלויות עצומות לכיס הציבורי ולכיס הפרטי, נדרש שינוי מרחיק לכת בעולם התכנון הישראלי. יש להתנתק מהתפיסה המיושנת שבוחנת את העולם כולו דרך השמשה הקדמית של הרכב הפרטי, ותופסת את הולכי הרגל כמכשול בלבד לתנועתן של המכוניות. כחלק מהמאמץ לתקן את הקיים פרסמה ממשלת ישראל מדריך מקיף בדבר תכנון רחובות בערים, שמביא בחשבון גם את צורכי הולכי הרגל<sup>[3]</sup>. אך מדריך זה אינו עוסק בתנאים הנדרשים לתנועת הולכי רגל – ובראשם רשת רחובות אינטנסיבית ועירוב שימושים – אלא רק בחתך הרחוב ההנדסי, ונדרשת עבודה נוספת כדי לקדם את האפשרות ליצור רחובות שוקקי חיים. מקבלי ההחלטות בדרגים המקצועיים ובדרגים הפוליטיים נדרשים מקבלי ההחלטות בדרגים המקצועיים ובדרגים הפוליטיים נדרשים לשינוי בסדר העדיפויות, כך שבראש הפירמידה יעמדו הולכי הרגל, אחריהם רוכבי האופניים והמשתמשים בתחבורה הציבורית ולבסוף נהגי הרכב הפרטי.



צעדה לזכויות הולכי הרגל. תל-אביב, אוקטובר 2014 | צילום: יואב לרמן

## מקורות

1. אומר י ורופא י. 2013. מודל חיזוי להערכת נפח תנועת הולכי הרגל במרחב העירוני. דו"ח מדעי מסכם שהוכן עבור הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים.
2. הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. 2014. מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2007–2013.
3. משרד התחבורה והבטיחות בדרכים ומשרד הבינוי והשיכון. 2012. הנחיות לתכנון רחובות בערים.