

עידו שמיר

מנכ"ל הרשות לפיתוח כלכלי תל-אביב-יפו



חמש שנים לאחר החלה הדרגתית של אזור מופחת פליטות בלונדון, נמצא שינוי משמעותי בהרכב צי הרכב באזור לונדון ושיפור קטן אך משמעותי ביהום האוויר | צילום: Eurist e.V

[תוכן זה הוא חלק מרב-שיח. לחצו כאן לדין המלא](#)

במה שונים אופניים שיתופיים מאוטובוסים עירוניים?

גיליון סתיו 2015 / כרך 6(3) / דלקים חלופיים ואנרגיה 15 באוקטובר, 2015

עיר מרכזית כמו תל-אביב-יפו לא יכולה שישתמכו רק על כלי רכב פרטיים כדי להגיע אליה, לצאת ממנה ולהתנייד בתוכה. בשל הכמות הגדלה של כלי הרכב הנעים בשטח מצומצם נעשית העיר פקוקה. כדי לאפשר תנועה בעיר הכרח שיהיה בה מערך תחבורה יעיל הכולל מגוון רחב של אמצעי תחבורה, ובעיקר תחבורה ציבורית. תחבורה עירונית מקיימת תורמת להיבטים רבים של עירוניות – לתיירות, ליצירת מקומות עבודה, לאיכות חיי התושבים ועוד. היקף מערך התחבורה העירונית המקיימת הנדרש חורג כמובן מגדלה המצומצם של תל-אביב-יפו, שהיא אמנם עיר מרכזית בישראל אך שטחה דומה לזה של פרבר של עיר מרכזית באירופה. לכן, יש צורך בקיום מערך תחבורה עירונית מקיימת בכלל המטרופולין של גוש דן.

תחבורה עירונית מקיימת אינה אינטרס של עיריית תל-אביב-יפו בלבד, ואף לא של הרשויות בגוש דן, אלא אינטרס לאומי. לקיום של מערכת תחבורה עירונית מקיימת בגוש דן תהיה השפעה לאומית נרחבת, למשל בהיבטים של עלויות דיור ומגמות בשוק העבודה. הרי אם, לדוגמה, ניתן יהיה להגיע בנוחות ובמהירות למרכזי התעסוקה בתל-אביב-יפו מפתח תקווה, מרעננה, מגדרה או מבנימינה, אז ההיבט התחבורתי יעודד מגורים מחוץ לגוש דן וכך ולהורדת מחירי הדיור. לפיכך, על משרד התחבורה לגבש חזון של תחבורה עירונית מקיימת, ולפעול בשיתוף פעולה עם הרשויות המקומיות בנושאים שייתכן שמסורתית אינם על סדר יומו, לאור חזון זה. על המשרד להכיר בכך שתחבורה ציבורית איננה אוטובוסים בלבד. כך למשל צריך להיות דין אחד לאוטובוסים ולאופניים שיתופיים – שניהם אמצעי תחבורה ציבורית שצריכים להיות באחריות המדינה. כפי שרשות מקומית לא מסבדת מתקציבה את הפעלת האוטובוסים של דן בשטחה, כך היא לא אמורה לממן פעילות אחרת של תחבורה ציבורית.

בגלל היעדר פעילות ממשלתית בתחום של אופניים שיתופיים, פעלו עיריית תל-אביב-יפו וראש העירייה בפרט להקים ולהפעיל את מיזם תל-אופן להשכרת אופניים, והם פועלים כיום להרחיב אותו לתחומי רמת-גן וגבעתיים, יחד עם ראשי העיר של ערים אלו. החסם להרחבה לערים נוספות היא לעיתים רבות תקציבית (תפעול המערך עולה כסף) ורגולטיבית (מציאת פתרונות לשיתוף פעולה ואישורי משרד הפנים). לו היו הממשלה או גוף בעל סמכויות נרחבות, כגון רשות תחבורה מטרופולינית, מקימים מיזם אופניים שיתופיים מטרופוליני, היה הדבר נותן פתרון תחבורתי בהיקף רחב יותר גם למי שגר למשל ברמת-גן, בגבעתיים, בחולון או בבתי-ים. יתרון נוסף למודל של מיזם לאומי שכזה הוא היכולת של בעל אחריות כוללת לסנכרן בין כלל מערכות התחבורה הציבורית בהיבטים של לוחות הזמנים, מיקום חניות ומתקני השכרה, יצירת כרטיס נסיעה משותף, הגדרת הרשאים להשתמש בנתיבי תחבורה ציבורית ועוד. מיזם שכזה לא רק שיכול להיות פתרון תחבורתי משמעותי יותר, אלא גם יכול להוזיל עלויות יחסיות בזכות יתרון הגודל.

הרשות לפיתוח כלכלי תל-אביב-יפו מובילה מיזם חדש של שיתוף כלי רכב. המיזם יאפשר לתושב המטרופולין להתנתק מהצורך בבעלות על רכב, כי יהיו לו פתרונות שיאפשרו התניידות במטרופולין בתחבורה הציבורית – באוטובוס, במונית, באופניים או ברכב שיתופי. אני חושב שסיכויי הצלחת המיזם היו רבים יותר אילו המיזם היה מראש פועל בכל רחבי המטרופולין, כי ברור לכל בר-דעת שמיזם שכזה צריך לפעול בכלל רחבי המטרופולין, ושתל-אביב-יפו היא רק חלק קטן מפתרון שכזה. אמנם לעיריית תל-אביב-יפו יש כיום יכולת ביצועית ופיננסית ליזום פתרונות תחבורה שיתופית בעיר, אך אני מייחל ליום שמיזמים כאלה יבוצעו כחלק מהפעילות השוטפת של משרד התחבורה באמצעות תקציביו הגדולים. הממשלה צריכה לתמוך ברשויות המקומיות כדי לסייע בהטמעת תפיסות מתקדמות של תחבורה עירונית מקיימת, ולגבות זאת בכלי המדיניות המתאימים (תקציבים, סובסידיות וכדומה).

העולם נע לכיוון של כלכלה שיתופית – בתחום התחבורה (uber) כמו בתחומים אחרים (airbnb). גם בישראל מתרחבת מגמה זו, כך שבמוקדם או במאוחר אנשים צפויים לאמץ פתרונות של תחבורה שיתופית. שילוב של התפתחויות טכנולוגיות, תפיסות והתנהגותיות מביא לפוטנציאל נרחב של פתרונות תחבורה שיתופיים. ככל שמערך הפתרונות יהיה איכותי ובעל מספר מרכיבים גדול ומגוון יותר, כך השימוש בהם יגדל. הוספת מרכיב לא תבוא על חשבון מרכיב קיים, אלא תגדיל את היקף השימושים הכללי. מיזם תל-אופן הוא דוגמה מוצלחת להטמעת תפיסה של תחבורה שיתופית. הציבור אימץ את הפתרון התחבורתי הזה בצורה מפתיעה במהירות ובטבעיות, ועושה בו שימוש מושכל. מורכבות רבה יותר צפויה באימוץ הפתרון של כלי רכב שיתופיים, בייחוד בהיבט של זניחת כלי הרכב הפרטי, ולשם כך נדרשות מערכות משלימות למתן פתרון תחבורתי כולל (למשל לנסיעות בלילות, שבתות וכי"ב).

במציאות הקיימת כיום, כאשר יותר ויותר קורה שיוזמות שצצות מלמטה גורמות לשינויים בהתנהגות צרכני התחבורה, על מתכנני מערכות התחבורה ומעצבי פני העיר להיות פתוחים להשפעות חיצוניות ולשינויים. עליהם לסלול את הדרך לעתיד, אך לדעת שדרך זו עשויה להיות רצופה בסטיות ובשינויי כיוון, שחלק מהם ישפרו את התוצאה הסופית. הכלכלה נעשית שיתופית, מערכות התחבורה נעשות שיתופיות, ולכן צריך לאפשר גמישות מחשבתית ותכנונית, אך לא להימנע מלהסתכל קדימה, לגבש חזון, ולפעול למימושו.



זיזם תל-אופן - דוגמה מוצלחת להטמעת תפיסה של תחבורה שיתופית | צילום: מנחם רייס