

מירב מורן

מבקרת ערים וסגנית עורך מוסף
הנדל"ן, גלובס



ציר תחבורה בוונקובר (קנדה). ניתן ליצור מערכת תחבורה עירונית מקיימת אפילו על-ידי האמצעי הפשוט של הקצאת נתיבים לפי סדר העדיפות הבא: נתיב לתחבורה אישית-קלה (למשל אופניים), נתיב לתחבורת המונים שיתופית (למשל אוטובוסים) ונתיב למכוניות | צילום: Paul Kruege

תוכן זה הוא חלק מרב-שיח. לחצו כאן לדיון המלא

איזה גיבור? הכובש את יצור

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

החזון שלי לתחבורה עירונית מקיימת הוא שילוב של תחבורת המונים שיתופית בין נקודות מרכזיות בארץ ובערים ותחבורה אישית-שיתופית קלה בתוך מרכזי הערים, שתיתן מענה להגעה ליעד המבוקש ממרחק קצר.

תחבורת המונים אינה מטרה שיש לשאוף אליה, כי אם פתרון בעל השפעות שליליות על המרקם העירוני ועל הסביבה, ולכן על מתכנני התחבורה לצמצם למינימום את השימוש בה, לא כל שכן את השקעת הכסף בתשתיותיה.

תחבורת המונים מתאפיינת בכלי תחבורה כבדים ועל כן התנועה לידם אינה נעימה (אף אם הם חשמליים או נוסעים לאט); היא לרוב תלוית-תחנות ולכן השימוש בה מוגבל לתוואי הנסיעה; היא מחייבת התאמה ללוחות זמנים שלה ולא של הנוסעים ומחייבת לחלוק את המרחב הפרטי עם אנשים אחרים. נוסף על כך, פריסת מערכת עילית של רכבות בתוך מרקם עירוני בנוי מובילה להרס המרקם העירוני. כך לדוגמה, רחוב יפו בירושלים מוצג כחלון הראווה של קו הרכבת הקלה בירושלים, אבל מחוץ לרחוב זה ישנו הרס של הסביבה העירונית. כמו כן, רכבת הנוסעת בתוך עיר, גם זו הנוסעת לאט, הופכת למחסום ברחוב. ברחובות שבהם עובר מסלול הנסיעה של הרכבת, ילדים אינם יכולים ללכת לבדם, כל שכן לא לחצות אותם לבד. זה נכון בקו הרכבת הקלה בירושלים ונכון גם עבור רכבות שעוברות בתוך ערים בכל העולם.

גם לרכבת תחתית חסרונות משלה: כמו כל רכבת, גם בה השימוש מוגבל לתוואי מסילתה. לכן אלו שאינם גרים בסמוך לתוואי מוגבלים באופן יחסי ביכולת הנסיעה שלהם ברכבת. באופן דומה מקומות שאליהם הרכבת אינה מגיעה, מודרים מהעיר והופכים לפריפריה לא נחשקת. נוסף על כך, השימוש ברכבת התחתית מוציא את האנשים מן המרחב העירוני (הם נוסעים בתת-הקרקע ולא על הקרקע), ולכן הנוסעים אינם שותפים לפעילות המסחרית והחברתית המתרחשת ברחוב: הם לא רואים את חלונות הראווה, לא קונים בחנויות ולא חשופים למפגשים אקראיים עם הולכי רגל או היושבים בבתי הקפה. רכבת תחתית מפחיתה את מספר העיניים המתבוננות בחוצות העיר, ועיניים הן מצלמות האבטחה הטובות ביותר. לכן עדיף לעיר שהתנועה

בה תהיה של כלי תחבורה אישיים, קלים, ובכללם כמובן תנועה רגלית. זאת ועוד, תחנות רכבת תחתית הן מובלעות אקלים; אלו חללים שיקר מאוד, ולפעמים גם בלתי-אפשרי, למזג, ועל כן השהות בהן אינה נעימה. כמו כן, תחנות אלו מושכות אנשים שמוצאים בהן מפלט ממזג אוויר קיצוני (חסרי בית וכיוצא באלה), דבר שעשוי גם הוא להעיב על חוויית הנסיעה ברכבת.

עם זאת, לתחבורת המונים יש גם יתרונות: היא זולה יחסית, פוטר אותנו מלהחזיק בכלי רכב פרטי ומאפשרת לנו להקדיש במהלך הנסיעה זמן לעיסוקים כמו קריאה, כתיבה, שיחה, טיפול ובילוי עם הילדים, מנוחה ואף שינה. היתרונות הללו באים לידי ביטוי בעיקר בנסיעות למרחקים ארוכים. לפיכך תחבורת המונים יכולה להיות פתרון טוב לאדם, למרקם העירוני ולסביבה במקרים של נסיעות ארוכות, אך רצוי שיתאפיינו במספר מינימלי של תחנות. כמו כן לתחבורת המונים יש תועלת במרכזי ערים או במקומות שבהם הצפיפות מצדיקה זאת.

צמצום השימוש בפתרון של הסעת המונים יאפשר ליצור מערכות של תחבורה אישית-שיתופית אשר יפעלו על פני מרחקים קצרים (עד חמישה ק"מ) ושלחן תהיה תועלת רבה במרכזי הערים. מערכות אלו יתנו פתרון תחבורתי, בדרכן כלל לאדם בודד, להגעה ממקום למקום ללא תלות במסלול קבוע או בתחנות. בכלי תחבורה שיתופי (כגון מוניות, אופניים, אופניים חשמליים או קלנועיות) משתמשים אנשים רבים, אך לא בו-זמנית, ולכן המדרך (footprint) שלהם על הקרקע העירונית קטן יחסית.

כדי לממש את החזון שתואר צריך כמובן תשתיות שיאפשרו תנועת כלי רכב אישיים-שיתופיים. למען האמת, תשתית הדרך הנדרשת למימוש החזון כבר קיימת, הלא היא מערכת כבישי ישראל. לא נדרשות תשתיות קרקעיות נוספות בתוך המטרופולין, לא מסילות נוספות או נתיבים. כל שנדרש הוא שינוי בייעוד הנתיבים הקיימים בכבישים אלו בהתאם למדיניות העדפת כלי התחבורה המתאימים. אני סבורה שבכל דרך (עירונית ובין-עירונית) צריכים להקצות נתיבים לפי סדר העדיפות הבא: נתיב לתחבורה אישית-שיתופית-קלה, נתיב לתחבורת המונים שיתופית (כגון אוטובוסים, מוניות שירות, כלי רכב שיתופיים), ואם יש נתיב שלישי – הוא יוקצה למכוניות פרטיות. יש לחדול מלתת קדימות למכוניות פרטיות על פני כלי רכב אחרים, כי אין בהן שום תועלת חברתית. עלותה של מכונית גבוהה מכל פתרון תחבורתי אחר, אך השימוש בה מסובסד על-ידי כל משלמי המיסים. נוסף על כך, מכוניות מזהמות את האוויר, פוגעות בבריאות, בבטיחות השימוש במרחב הציבורי ובהנאה ממנו, הן מסוכנות יותר לנוהגים בהן ולאלו שנפגעים מהן, מרעישות יותר ותופסות מקום רב יותר בכביש ובחנייה.

ניתן להתחיל במימוש החזון על ידי סימון רשת תחבורה קלה בכל גוש דן (לאופניים, אופניים חשמליים, segways, קורקינטים, קלנועיות ואפילו גלגליות). את זאת ניתן לבצע בתקציב זעום, בטל בשישים בהשוואה לתקציבי הקמת תשתיות תחבורה. די בכמה עשרות מיליוני שקלים כדי להגדיר נתיבי דרך קיימים כנתיבי תחבורה אישית קלה, לסמנם בצבע, ליצור הפרדה בין נתיבים אלו לנתיבים האחרים, ליצור הצללה לנוסעים בנתיבים אלו ולקדם הקמת מקלחות בבנייני משרדים, מבני ציבור ומרכזי מסחר. ברור לנו שבכל מבנה המשרת ציבור חייב להיות מספר מסוים של תאי שירותים; כך בדיוק צריך לקבוע בחוק חובת התקנה של מספר תאי מקלחת. חלק מהאמצעים המשלימים, שגם עבורם ההשקעות הנדרשות הן מינוריות, הם: שיפור תחנות אוטובוסים, סבסוד מוניות, הקמת מתחנה ממשלתי למונופול של חברת get-taxi והקמת מערך קלנועיות שיתופיות (לטובת קשישים, נכים ואחרים).

לסיכום, לשם מימוש החזון של תחבורה עירונית מקיימת בגוש דן – שילוב של תחבורת המונים שיתופית בין נקודות מרכזיות בארץ ובערים ותחבורה אישית-שיתופית קלה בתוך מרכזי הערים, נדרשים מתכנני התחבורה ומעצבי פני העיר בראש ובראשונה לכבוש את הדחף להשקיע כסף ציבורי במיזמי בניית תשתיות תחבורה עתירי-תקציב (ועתירי כוח פוליטי). נדמה שבהקשר זה יש להזכיר את הפתגם הנושן – איזו גיבור? הכובש את יצרו. ראש עיריית תל-אביב-יפו הפגין אומץ ציבורי רב במתן העדפה לכלי רכב קלים ואף שיתופיים (על אף קשיים שהוערמו על-ידי משרד התחבורה). חולדאי יכול אמנם להתנאות בכך שהחל לשנות את הרגלי התחבורה בעירו, אך עליו גם לזכור כי החלטות על הקמת רכבות עירוניות באירופה היו מתאימות לתקופתן – תקופה שבה עדיין לא היו פתרונות הסעה ותחבורה אחרים.