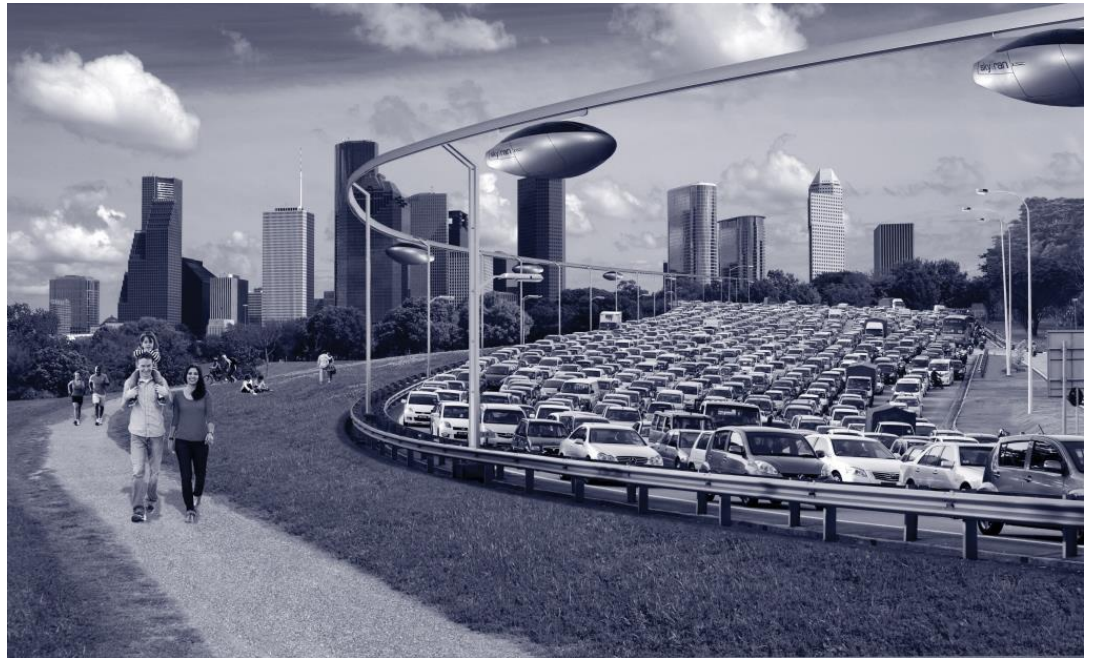


יותם אביזוהר

מנהל עמותת ישראל בשביל
אופניים



זה חלק מהפתרון? ראש עיריית תל-אביב-יפו רון חולדאי אמר לפני כשנתיים שתל-אביב תהיה עיר הראשונה להפעיל את טכנולוגיית ה-SkyTran במסלול שיחבר בין תחנת הרכבת שליד האוניברסיטה למתחם קרית עתידים | באדיבות www.skytran.us

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

חזון חברתי-סביבתי בצל המציאות התחבורתית העגומה

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

10 ביולי, 2021

עבור רבים מתושבי ישראל אין, גם בשנת 2015, אפשרויות מוצלחות להתניידות מנקודה לנקודה. נקודה.

רבים מהם מציינים כי רמת השירות של התחבורה הציבורית נמוכה; ההליכה ברגל – על מדרכות צרות, בין פחים ירוקים, כסאות בתי קפה, מכוניות חונות וילדים הדוהרים על קורקינטים חשמליים – היא חוויה מפוקפקת ושבילי אופניים יש בעיקר בתל אביב, וגם הם טעונים שיפור. לכן, 60% מהעובדים המתגוררים במרחק של עד 6 ק"מ ממקום העבודה, בוחרים להתנייד באמצעות המכונית הפרטית. גם עבורם הנסיעה בשעות העומס, בפקק לצד נהגים עצבניים, וחיפוש החניה הפעולות שחלקם היו מעדיפים להמנע מהם בתחילת היום ובסופו.

לבחירה באיזה אמצעי תחבורה נשתמש יש השפעות משמעותיות: על הכיס של כל אחד ואחת מאיתנו (על פי הלמ"ס, כ-20% מהוצאות משק הבית הן לסעיף התחבורה); על בריאות הציבור (רוב זיהום האוויר בגוש דן מקורו בתחבורה, וכן הנסיעה ברכב היא חלק מאורח החיים היושבני שרבים מאיתנו מאמצים, הבא על חשבון האפשרות להרוויח דקות נדירות של פעילות גופנית בדרך לעבודה באמצעות הליכה או רכיבה); על הבטיחות בדרכים (ישראל היא בין המדינות "המובילות" בהיפגעות הולכי רגל); על איכות הסביבה (פרבור ופליטות גזי חממה הם רק חלק מתופעות הלוואי של תחבורת הרכב הפרטי); ועל התל"ג (זמן יקר הולך לאיבוד בדרך לעבודה ובחזרה, וכן היצרנות של העובדים יורדת כתוצאה מהיעדר אלטרנטיבות יעילות להגעה לעבודה).

הפער בין משרד ממשלתי שיש לו, לכאורה, את כל הסמכויות הנדרשות ליצירת שינוי, הנהנה מתקציבים נדיבים (בניגוד למשרדים אחרים) ושבראשו עומד שר דומיננטי הנחשב לביצועיסט, המכהן בתפקיד מאז הכנסת ה-18, ובין המציאות התחבורתית העגומה, מחייב חשבון נפש.

אז מה אנחנו, הפעילים בארגונים הסביבתיים והחברתיים, מציעים?

- לייצר חשיבה שתביא לפתרונות במעלה הזרם ולא להסתפק במתן מענה לביקושים הקיימים, הנגזרים מהפרדיגמה הקיימת. שירותיות (Servicizing) הוא אחד המודלים שעשויים לסייע בחשיבה מחוץ לקופסה. תורמת לכך היחודיות של המודל, שמתחיל בבחינת הנחיצות של הנסיעות ובזיהוי הצרכים האמיתיים ולא רק במתן מענה לביקושים הקיימים.
- לאשר ולממש את תכנית המתאר הארצית המשולבת לתחבורה יבשתית (תמ"א 42), המתווה את החזון התחבורתי של מדינת ישראל לשנים הקרובות.
- לקדם תכנון עירוני נכון המייתר חלק מהנסיעות ולייצר מציאות שתעודד את הציבור לאמץ את הפתרונות התחבורתיים שמפחיתים את הנזק לסביבה ושהם יעילים ומהירים מהרכב הפרטי (כמובן שהדבר מצריך עשייה משמעותית והוליסטית יותר מצד הרשויות).
- לאמץ את תקן החניה שאושר ב-2011 אך צומצם בשל לחצים, המעודד שימוש בתחבורה ציבורית ובאופניים ומפנה את המדרכות לטובת הולכי הרגל.
- לקדם הצעות חוק המעודדות שימוש בתחבורה ציבורית ובאופניים (הצעת החוק לעידוד תחבורת אופניים שזכתה לתמיכה של 43 חברי כנסת בכנסת ה-18 ושל 57 חברי כנסת בנוכחית, זוכה להתנגדויות מצד בעלי עניין שונים. מעיקרי הצעת החוק – הסדרת שבילי אופניים ה. מופרדים, הקמת חניות לאופניים ומקלחות לרוכבים במקומות עבודה, מנגנון של תמריצים כלכליים לעידוד הגעה לעבודה באופניים ועוד).
- להקצות 2% מתקציב משרד התחבורה למיזמי אופניים.

אנחנו כמובן לא מכוונים לחזון אוטופי שבו כולם רוכבים על אופניים והשימוש ברכב הפרטי הוא חלק מהמציאות גם שלנו. לטוענים כי באירופה אחוז הבעלות על רכב גבוה מבישראל, ולכן יש מקום לעוד רכבים, ונכון לסלול עוד כבישים ולהקצות עוד חניות, נשיב כי כידוע, האתגר התחבורתי בישראל נגזר לא ממספר הרכבים הפרטיים אלא מהשימוש הרב מדי שנעשה בהם. בחזונו יותר אנשים יגיעו לעבודה ברכבת ובאופניים; ילכו עם הילדים לגן ולבית הספר; יערכו את קניותיהם במכולת המקומית (ולא ימלאו את תא המטען של הרכב במוצרים רבים מדי שנקנו אצל הסיטונאי המקומי); יראו סרטים בקולנוע שבשכונה (ולא בסינמה סיטי המטרופוליני); יקנו רהיטים מהנגר שבקצה הרחוב (ולא באיקאה). את צופרי המכוניות יחליפו צלצולי הפעמונים וציוצי הציפורים. ככל הנראה בליל הסדר, גם שוחריהסביבה יגיעו לסדר המשפחתי במכונית, לפחות עד שתיפתר סוגיית היעדר התחבורה הציבורית בשבתות ובחגים.

מכיוון שנראה שמקבלי ההחלטות אינם מקדמים פתרונות שיוציאו אותנו מהפקק אנחנו מזמינים בעלי עניין שונים הנפגעים מהמדיניות הקיימת (או מהיעדרה), ביניהם – ציבור המעסיקים, הארגונים הסביבתיים והחברתיים, והציבור הרחב, להצטרף לפעילות של 'ישראל בשביל אופניים' – למימוש חזון זה.