

דוד מהלאל

ארגון "תחבורה היום ומחר"



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

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

תחבורה עירונית בת-קיימא

1 במאי, 2011

גיליון קיץ 2011 / כרך 2 (2)

היעד המרכזי של מערכת התחבורה הוא לאפשר לפרטים בחברה ניידות, נגישות לשימושי הקרקע ולמרכזי הפעילות, ואפשרות לשינוע מטענים. מימוש צורכי הניידות והנגישות מאפשר קיום קשרים כלכליים וחברתיים ומקדם את רווחתם של תושבי המדינה. צורכי הניידות והשינוע צריכים להתממש תוך שימוש מושכל במשאבים המשותפים, לרווחת כלל האוכלוסייה והדורות הבאים, ותוך שמירה על בריאות הציבור ובטיחותו, ועל יציבותן של המערכות האקולוגיות. במציאות הקיימת כיום, מערכת התחבורה מתפקדת בצורה הגורמת לנזקים רבים לחברה, לכלכלה ולסביבה. אחד מהחסרונות המובהקים הוא גודש התנועה הגורם להתארכות זמני הנסיעה בצורה הגורמת סבל לכל אחד מאתנו. בארצות הברית לבדה מוערכים הנזקים השנתיים מגודש התנועה, הנובעים מבזבז דלק ומאבדן זמן, ב-85 מיליארד דולר. לסכום דמיוני זה יש להוסיף את עלות תאונות הדרכים ואת הנזקים לסביבה כדי להבין עד כמה מערכת התחבורה אינה מתפקדת בצורה ראויה. לפיתוח הדרכים מתלווה מעגל קסמים: הקמה של דרך חדשה מקצרת את זמן הנסיעה והופכת את המגורים המרוחקים למושכים יותר. עקב כך נוצר תהליך פרבור שעיקרו הקמת אזורי מגורים מרוחקים. מגורים בפרברים מאופיינים בבנייה צמודת קרקע המפוזרת על שטחים גדולים. סוג זה של בנייה גורם לניוון התחבורה הציבורית ולדרישה גוברת לנסיעות ברכב פרטי. כתוצאה מכך גוברת תופעת הגודש ובעקבותיה גם הדרישה לדרכים חדשות. התובנות שנוצרו הן שדרכים חדשות באזורים עירוניים יוצרות ביקוש נוסף לנסיעות, ובסופו של דבר מחריפות את הגודש. התפיסה התכנונית בתחבורה קובעת שההתמודדות עם בעיות גודש התנועה צריכה להיעשות במספר דרכים עיקריות: הקטנת השימוש במכוניות פרטיות; הגדלת החלק היחסי של מספר הנוסעים בתחבורה הציבורית; הגדלת השימוש באמצעים לא ממונעים, כלומר הליכה ברגל ורכיבה על אופניים. בבריטניה הלכו מספר צעדים קדימה ואף חוקקו בשנת 1998 חוק המחייב רשויות עירוניות בפעולות להקטנת נפחי התנועה (Traffic Reduction Act). בהתאם לחוק זה מחויבות רשויות עירוניות להקין תכנית תחבורה שיעדן הוא הקטנת היקפי פעילות תנועת כלי הרכב. התחבורה הציבורית היא הנדבך היסודי במערכת תחבורה בת-קיימא. מערכת זו צריכה להתבסס על מערכות מסלוליות של רכבות קלות וכבדות, על מערכות אוטובוסים מהירים, על אוטובוסים רגילים ועל מגוון שירותי תחבורה ציבורית משלימה (paratransit) כמו מוניות שירות, הסעות ייעודיות וכו'. בנוסף למגוון האמצעים, יש להקפיד על מעברים נוחים ומהירים בין האמצעים השונים, על מערכת כרטוס אחידה לכל האמצעים, על הפצת מידע עדכני לגבי מסלולים ולוחות זמנים בדרכים שונות (סלולר, אינטרנט וכו'), על הקמת תחנות המתנה נוחות המגנות מפגעי מזג האוויר וכן הלאה. כל אלה נועדו להבטיח שהשימוש בתחבורה הציבורית יהיה חלופה עדיפה על פני הנסיעה במכונית.

עיקרון נוסף העומד ביסודה של תחבורה בת-קיימא הוא שילוב תכנון התחבורה עם עקרונות תכנון שימושי קרקע, המצמצם את הצורך בניידות ואת כמות הנסועה. בהתאם לכך, ככל שמרכזי הפעילות שלנו (תעסוקה, קניות, בילויים, לימודים) יהיו קרובים יותר למקום המגורים, כך תצומצם כמות הנסיעות ואורכן יתקצר. לשם כך יש לחזק ולטפח את מרכזי הערים, למנוע את התפשטות הבנייה לפרברים, לצמצם את הקמת מרכזי הקניות שמחוץ לערים, ולהקים אזורי תעסוקה בסמיכות לערים. תכנון הפריסה המרחבית של שימושי הקרקע באופן קומפקטי יאפשר את העצמת השימוש באמצעי נסיעה לא ממונעים כמו הליכה ברגל ונסיעה באופניים. אולם כדי לממש תהליכים אלה יש לדאוג גם לחלוקה צודקת ובת-קיימא של המרחב הציבורי. לשם כך יש לשמור על זכויות הדרך של הולכי הרגל, להרחיב מדרכות קיימות ולהקים חדשות, להקטין את זמני ההמתנה ברמזורים ולאפשר חצייה רצופה של הרחוב ללא העמדת הולך הרגל על המפרדה. נוסף על כך יש להעניק עדיפות לתחבורה הציבורית שתתבטא בהקצאת נתיבים בלעדיים ובמתן עדיפות ברמזורים. צמצום היקפי הנסועה יתרום בצורה משמעותית גם לקידום יעדים נוספים של תחבורה בת-קיימא וביניהם צמצום ההשפעות על הסביבה והקטנת מספר תאונות הדרכים. כידוע, היקף זיהום האוויר, מפלס הרעש ומספר תאונות הדרכים נמצאים במתאם חיובי עם היקפי הנסועה של כלי הרכב.