

## רב־שיח בנושא חזון לתחבורה מקיימת בישראל

עמית עסיס, יורם שיפטן ורוברט אסחאק, אלכס לנגר,  
יוסי סעידוב, דוד מהלאל, שוקי כהן

נכתב בסיוע אנשי החברה להגנת הטבע אריק טפירדו ורותי שוורץ

מי מאיתנו לא 'בילה' בפקק? כשירדות מספר טיפות גשם או כשמתרחשת תאונה בכביש מרכזי הופכת ישראל לפקק אחד גדול.

כיום, כ־70% מסך אמצעי התחבורה הממונעים הם כלי רכב פרטיים, ואילו חלקם של האוטובוסים מסתכם ב־1% בלבד. המהפך שהחל בשנות ה־80 ביחס שבין מספר כלי הרכב הפרטיים לשאר אמצעי התחבורה עדיין לא הסתיים. מספר כלי הרכב על הכבישים נמצא בעלייה מתמדת (על פי החזון של מכונית לכל פועל) וכך גם מספר הנסיעות הממוצע לתושב. לאחרונה מתווספים נתיבי תחבורה ציבורית ונסללים כבישי אגרה, מתוכננות אגרות גודש, עלויות החנייה מתייקרות וכך גם הדלק – אולם תחליף לרכב פרטי אין. רכבת ישראל מושבתת חדשות לבקרים, הרכבות הקלות עדיין לא החלו לפעול, מסלולי האוטובוסים ארוכים ומפותלים ונתיבי אופניים מצויים בחיתוליהם.

עד לשנים האחרונות נסללו בכל פעם כבישים נוספים כדי להתגבר על קצב הגידול במספר המכוניות. כיום ברור כי אין בכך פתרון. קיימת הסכמה כי כדי שניתן יהיה לוותר על הרכב הפרטי כאמצעי הנסיעה העיקרי יש לשפר את השירות של התחבורה הציבורית ולהשקיע בפיתוח מערכות להסעת המונים. במדינות רבות בעולם, בעיקר באירופה, הפנימו כבר לפני שנים רבות את יתרונותיה הכלכליים, החברתיים ובעיקר את היתרונות הסביבתיים הרבים של התחבורה הציבורית. בישראל אנו מצויים על סיפו של החזון.

כדי שחזון זה יהפוך למציאות נדרש שינוי מערכתי כולל. את זאת אמורה לשנות תמ"א 42 – תכנית המתאר הארצית המשולבת לתחבורה יבשתית, שנועדה לשלב בין מערכות התחבורה של מדינת ישראל: כבישים, מסילות ברזל, אופניים, רכבות קלות ורכבות כבדות. עד היום קודמו מערכות אלו בתכניות נפרדות לכבישים (תמ"א 3), למסילות ברזל (תמ"א 23) ועוד. התמ"א החדשה תיצור מסגרת תכנונית תחבורתית ראויה ורצויה למדינת ישראל, עם מבט לעתיד.

מיליארדי שקלים מושקעים בכבישים, במסילות ובמערכות להסעת המונים. בשלושת המטרופולינים הגדולים נעשה שדרוג מקיף של התחבורה הציבורית. במטרופולין תל־אביב קיימים מספר פרויקטים של תחבורה ציבורית, כדוגמת הקו האדום של הרכבת הקלה מפתח תקווה ועד לבת ים דרך תל־אביב, עד כה נסללו ברחבי העיר יותר מ־100 ק"מ שבילי אופניים, ומקודמת התכנית לארגון מחדש של התחבורה הציבורית. בחיפה מוקמת בימים אלה ממש התשתית למערכת אוטובוסים רבי קיבולת BRT שנקראת "המטרופוליט", וכוללת שלושה קווים מהקרויות למרכזי העסקים של חיפה. בירושלים החלו נסיעות המבחן של הרכבת הקלה, ולצד כל אלה מורגשת תנופה בתכנון ובפיתוח קווי רכבת ישראל כמו הקו המהיר שכבר נמצא בביצוע, מירושלים לתל־אביב (A1), קו אשקלון־באר שבע ורכבת העמק. אין ספק כי אנו מצויים בעיצומה של מהפכה תחבורתית. האם מדובר על חלום מתוק של תחבורה בת־קיימא או שמא זוהי פנטזיה תחבורתית? האם השיקולים המנחים את קובעי המדיניות הם שיקולי קיימות או שמא שיקולים פוליטיים ועסקיים צרים? האם נעשה שיתוף הציבור כמתבקש? האם העשייה מספקת או שאולי צריך להפנות אותה לכיוונים אחרים? על כל אלה ועוד ברב־שיח שלפנינו.