

הציבורי הופך להיות שייך רק למי שאין לו רכב. בעלי ההשפעה נוסעים כשהם מוקפים בברזל-זכוכית שלהם.

כך הופכת התנועה במרחב למעשה כוחני. אנחנו נפגשים עם אנשים אחרים מבעד לזכוכיות, מבעד לרעש ולסכנה הנשקפת ממשקל המכונית. אפשר לחשוב לרגע על אנשים שמתהלכים ברחוב, נתקלים מדי פעם קלות זה בזה, מבקשים סליחה וממשיכים. כשכל אחד מאתנו נושא אתו את כל כבודו-כובדו, היתקלות קלה כזו בזולת היא תאונת דרכים. תאונות דרכים קורות גם בין הולכי רגל לבין עצמם, על המדרכה, אלא ששם הן הרבה פחות אלימות. גם ניהול הזמן נעשה אלים. ניהול הנסיעה של מכוניות פרטיות מכוון אותנו למחלפים, אין רגע של עצירה או של התבוננות (תארו לעצמכם שאחד העם היה כותב 'במחלף' במקום 'על פרשת דרכים').

בחברה המודרנית משמשת התחבורה בתפקיד דומה לזה ששימשו איתני הטבע בחברות קדומות. אנחנו מלמדים ילדים שחציית כביש היא מעשה מסוכן, מעין חציית נהר או התגרות בדרקון. הכביש הוא מקום קפריזי ולא צפוי, בדיוק כמו הדרקון או הנהר, אך תכנון נכון של תחבורה ציבורית יכול ליצור איתן טבע נדיב. אני מבקש להציע חשיבה על קיימות אנושית, חשיבה על חוויית החיים שיוצרת הטכנולוגיה. דוגמה לשיקול של קיימות אנושית שיש להביאו בחשבון כשמתכננים תחבורה ציבורית הוא המרחב שבו מתרחשות התנועה וההמתנה. תנועה מתחת לאדמה יכולה להיות מאוד יעילה משום שהיא עוקפת את מה שעלול להפריע לנסיעה, אך האם המרחב שבו אנשים נעים הוא מרחב נעים? נתיב תחבורה ציבורית ממוקם בין שני נתיבי הכביש יכול להיות יעיל, אך מי רוצה לעמוד באמצע הכביש כדי להגיע הביתה? כשמתכננים מדיניות שנוגעת למשאבי סביבה ולטכנולוגיה מעצבים את הסביבה שבה יחיו בני אדם, את איתני הטבע שלהם. תכנון כזה דורש מאתנו לדמיין איך נראים חיים של אנשים בצל איתני הטבע המתוכננים. לא רק כמה אנשים יגיעו ממקום למקום בזמן נתון, אלא גם - ממה אנשים יפחדו? מה ישמח אותם? איך הם יגשו זה את זה? מתי הם ינוחו לרגע? לעומת הקפריזיות של כבישי המכוניות יכולה התחבורה הציבורית להיות איתן טבע ידידותי יותר, צפוי יותר, שבו אנשים נפגשים, שיש בו זמן להשתתות.



תכנית תחבורה לרחוב זבולון בקריית אתא. הוכן עבור עיריית קריית אתא | באדיבות ינון - תכנון יעוץ ומחקר בע"מ

## מבט אנושי על תחבורה וקיימות

### עמית עסיס

התכנית הבין-תחומית לפרשנות ותרבות,  
אוניברסיטת בר-אילן  
amit@assis.co.il

כמו על הרבה בעיות סביבתיות אפשר לדבר על תחבורה בת-קיימא באמצעות מספרים. כמויות של נוסעים, מרחקים, זמני הגעה והמתנה, עלויות, נתוני זיהום, תחנות מרכזיות ואזוריות, מרכזי פיזור ואיסוף. אני מבקש להציע שפה אחרת. אני מבקש לעשות זאת משום ששאלות של תחבורה אינן נוגעות רק למעבר ממקום למקום, הן נוגעות לבני אדם. בני אדם שנעים במרחב, והמרחב הוא המקום שלהם - הבית, השכונה, הטויל - והוא המקום שבו הם פוגשים אנשים אחרים. תנועה היא מרכיב מרכזי של איכות חייהם וגם של מהות חייהם.

כשאנחנו נעים במכוניות פרטיות, כל אחד מאתנו מוקף בגיבוב של חומרים במשקל של טון בערך: מתכות, פלסטיק, זכוכית, חומרי בידוד. אפשר לחשב את כמות האנרגיה שדורש הטון הזה, ואת כמות הזיהום שההנעה הזאת יוצרת, אבל אפשר גם לחשוב על היחסים שנוצרים בין בני אדם שכל אחד מהם מוקף בכמות כזאת של חומר. אפשר לגשת לשאלה החברתית מהזווית של עלות הרכישה ועלות האחזקה של המכונית, המגבילה את השימוש בה למי שאין לו. כשמדברים על חירויות הפרט מדברים גם על חופש התנועה, אבל אם יש הבדלים גדולים כל כך בין חופש התנועה המתאפשר לאחדים לבין זה המתאפשר לאחרים, על איזו חירות אנחנו יכולים לדבר? תנועה היא מרכיב כל כך בסיסי בחיים שלנו, ושאלת הגישה לתנועה הזו הופכת מהר מאוד לשאלה של מעמד הגוררת אחריה שובל של שאלות רבות הקשורות לדימוי עצמי, שבהן מידת כבודו של אדם נמדדת לפי מידת הכובד של מכוניתו. אבל אני רוצה להסב לרגע את תשומת הלב למבט אחר.

נדמיין לרגע את התמונה הפשוטה הבאה: אנחנו נעים ממקום למקום מוקפים בכל הברזל-פלסטיק-זכוכית הזה והוא הופך לחלק מהותי מהאופן שבו אנחנו פוגשים את הזולת. כשכל אחד מאתנו צריך להניח באיזה מקום את כל הכובד הזה, הופכים שיקולי חנייה למרכיב מרכזי של עיצוב עירוני. מחוסר מקום במרחב הציבורי נכנסת החנייה לתוך הבניינים, ואנשים אינם פוגשים זה את זה ברחוב. הם נכנסים לבית דרך החנייה. רק מי שאין לו מכונית נכנס דרך הדלת. נוסעי המכונית הפרטית מרכיבים את מרבית כוח העבודה המשפיע, אבל הם אינם נמצאים במרחב הציבורי. המרחב