

מדיניות תחבורה בת קיימא*

פרופ' אילן סלומון

המחלקה לגיאוגרפיה וביה"ס למדיניות ציבורית, האוניברסיטה העברית ירושלים

מערכות תחבורה ממלאות תפקיד מפתח בכלכלה המודרנית, אולם לצד התועלות הנגזרות מהן, הן יוצרות מגוון של השפעות שליליות כגון גודש, זיהום סביבתי וסיכונים בטיחותיים. מנקודת המבט הסביבתית, קיים מגוון של השפעות הקשורות במערכות תחבורה, השונות זו מזו ברלבנטיות ובחשיבותן. הבעיה העיקרית אולי זיהום האוויר, גם בשל הקשר בין פליטת גזים והתחממות כדור הארץ וגם בשל השפעת זיהום האוויר הנגרם מכלי רכב על תחלואה ומוות והנזק לצמחיה ולבעלי החיים. אם נניח כי במהלך העשור או שני העשורים הבאים, ימשיכו כלי הרכב להתבסס על מנוע בעירה פנימית ומנוע דיזל, אזי המטרה הכוללת צריכה להיות לצמצם את הנסועה (מספר הקילומטרים שנוסעים כלי רכב) מבלי לצמצם, בהכרח, את נסועת הנוסעים.

הפגיעה בשטחים הפתוחים על-ידי מערכות תחבורה מהווה גם כן נושא דוחק ביותר מנקודת המבט הסביבתית משום שהשינויים בשימושי הקרקע הם בלתי הפיכים. זוהי בעיה מורכבת במדינה קטנה וצפופה כמו ישראל. ליחסים שבין תחבורה ושטחים פתוחים יש לפחות שני צדדים. מן הצד האחד, מתקני תחבורה (דרכים, מסילות, חניונים, תחנות) צורכים קרקע מרובה. מצד שני, פיתוח הקרקע וצריכתה לצורך מגורים ומסחר תלויים באספקת תשתיות ושירותי תחבורה. העדפת בתים צמודי-קרקע והעדפת השימוש ברכב פרטי, מביאה לתהליך מעגלי שמנוגד לגישה הסביבתית.

השפעות אחרות של מתקני תחבורה כוללות פגיעה בחלחול מים לאקוֹיפרים התת קרקעיים, רעש, רטטים, ופגיעה נופית.

האתגר העומד בפני פיתוח תחבורה בת קיימא הוא לשפר את הסביבה, מבלי לפגוע בנגישות. למרות שקבוצת התחבורה טרם הגיעה לתמימות דעים בשאלה מהם היסודות של אסטרטגיה של פיתוח בר קיימא, כל המשתתפים בקבוצה הסכימו שמדיניות התחבורה העתידית צריכה להקדיש יותר תשומת לב לשיקולים סביבתיים בכדי לאזן את הדגשת היעדים החברתיים והכלכליים בעבר. בקרב חברי הקבוצה הוצעו רעיונות שונים ומגוונים להתמודדות עם בעיות הסביבה הנובעות ממערכת התחבורה. בשלב זה של הכנת דו"ח הביניים מצויינים להלן נושאים הראויים לדיון נוסף בשלב הניתוח.

להלן רשימת הנושאים שיועלו לדיון:

- יש לנהוג בזהירות כאשר מיישמים לקחים מן הנסיון הבינלאומי בישראל, לאור התנאים המיוחדים השוררים במדינה זו – במיוחד נדירות הקרקע.
- תכנון בסקטור התחבורה מחייב השקפה לטווח ארוך, מעבר לשנת 2020 – עד לשנת 2040, והלאה.
- כיסוי הקרקע על ידי מתקני תחבורה צריך להיות מזערי, ויש לאזן אותו כנגד היתרונות הכלכליים והחברתיים הנובעים מפרוייקטים ספציפיים.
- יש לצמצם את התלות ברכב הפרטי ורצוי לאמץ רמת יעד לבעלות על רכב פרטי.
- לשמור על יכולתן של כל קבוצות האוכלוסיה להשתמש בתחבורה.
- יש לצמצם את צריכת האנרגיה ואת פליטת מזהמי האוויר, מבלי להתפשר על נגישות להזדמנויות.

- מאחר והדגמים של שימוש הקרקע מושפעים במידה רבה מהתשתיות התחבורתיות ומשירותי התחבורה, התכנון הפיסי צריך לקחת בחשבון את ההשפעה ההדדית של שימושי קרקע ותחבורה. תכנון שימושי קרקע הוא כלי חשוב להשגת יעדים של שימור הסביבה.
 - כדי לצמצם את הגודש ולהפחית את ההשפעות הסביבתיות, יש לגרום להפנמת העלויות החיצוניות. גביית תשלום עבור שימוש בתשתיות תחבורה בשעות השיא (אגרת גודש) מהווה כלי מרכזי בגישה זו. עם זאת, יש לתשלום אגרה השפעות חברתיות ופוליטיות שליליות. יש לבחון דרכים לייוס מנגנון כלכלי מסוג אגרות גודש.
 - יש לקבוע סטנדרטים נורמטיביים עבור שירותי התחבורה הציבורית.
 - פיתוח רשת הכבישים נעשה בדרך כלל על בסיס היענות לביקוש. גישה זו אינה עולה בקנה אחד עם תכנון בר קיימא.
 - יש ליישם מדיניות לצמצום השימוש ברכב הפרטי. יש ליישם אמצעים לניהול הביקוש לנסיעות (TDM) באופן מיידי, כדי להשיג שיפורים בתוך חמש עד שמונה שנים. לדוגמא, הגבלות על החניה ומנגנוני תמחור (קנסות, מיסים) בטווח המיידי, על מנת לצמצם את מספר כלי הרכב הנכנסים לעיר.
 - יש להסביר לציבור את התוצאות של התנהגות "עסקים כרגיל" אשר תביא להדרדרות הסביבה.
 - יש להגביר את השימוש בתחבורה ציבורית על חשבון הרכב הפרטי, אולם טרם גובשו האמצעים להשיג את היעד הזה.
 - יש ליישם פיתוח של אוטובוסים נקיים, לא מזהמים.
 - צריך לפתח "חבילות" של אמצעי מדיניות אשר משלבות ומתאמות בין אמצעים מגוונים בכדי לצמצם סתירות בין אמצעים שונים.
 - יש לבחון הקמת מסלולי אופניים בערים, לעידוד השימוש בהם, תוך שיפור משמעותי של בטיחות הרכיבה.
- * המסמך הנ"ל הנו חלק מדו"ח שכותב צוות שכוונס ע"י המשרד לאיכות הסביבה ועוסק בפיתוח תחבורה בת קיימא. הדוח הסופי יתפרסם בחורף ויפרט המלצות ספציפיות לאמצעי מדיניות בהתאם למסגרות הזמן והמרחב. הדו"ח יופיע באתר המשרד www.sviva.gov.il.
- העבודה מתבצעת נכתב במסגרת ועדות אזוריות לקידום פיתוח בר קיימא של האו"ם.