

אגרת הגודש וקטנועים

אגרת הגודש מצליחה להפחית את כמות התנועה בלונדון אך גורמת לעלייה במספר התאונות בהן מעורבים קטנועים*



עברית: רמי האן, הביא לדפוס: אינג' אלי גוליק

ההפחתה בשלב זה נע בין 17 ל-20 אחוזים. מובן שלא כולם "משחקים לפי הכללים". מאז הפעלתה של התוכנית, הנבחנת בעניין רב על ידי רשויות מוניציפליות מניו-יורק ועד פריז, הטיל ה"Transport for London" 132,000 קנסות בסכום שווה – ערך ל-125 דולר כל אחד על אנשים שהתעלמו מן האגרה. 22,000 מתוך הקנסות הללו בוטלו לאחר שהנקנסים מחו על כך שנקנסו בשוגג. אם להסתמך על דבריו של בריאן קטל, הערעורים הללו אינם מפתיעים כלל וכלל. בבעלותו של קטל אופנוע מרוץ מדגם Manx Norton 1948 אותו הוא מחזיק במוסך בביתו שבמחוז המפשייר ועליו הוא רוכב פעמיים בשנה בלבד – אך לעולם לא בלונדון. למרות זאת, הוא אומר, נאמר לו שהוא חייב ל"Transport for London" סכום השווה ל-125 דולר כקנס על כך שלא שילם את אגרת הגודש.

מה שכנראה קרה, אומרים נציגים רשמיים של רשות התעבורה, הוא שמספר הרישוי של קטל "שוכפל". את מספרי הרישוי קל מאוד לשכפל. ניתן לרכוש לוחיות רישוי מסוג זה בכל חנות לחלקי רכב ואז להתקין אותה על רכב אחר. זהו חלק מהתרמית אשר הובילה את הרשויות להכריז שמכוניות מסוימות "שוכפלו" כדי להימנע מתשלום אגרת הגודש. עבור חלק מהציבור, ההימנעות מתשלום האגרה משמעותה נסיעה באוטובוס או ברכבת התחתית במקום ברכבם. עבור אנשים מסוימים, כמו שילה מאולס, בת 33, יועצת עצמאית, הרצון להימנע מתשלום האגרה הוביל לרכישת קטנוע חדש מתוצרת "פיאגיו" שנפח המנוע שלו 125 סמ"ק.

"לעולם לא אסע ללונדון במכונית", היא אומרת לאחר שביצעה נסיעת מבחן בקטנוע בעקבות קולנס, מדריך הבטיחות. לפי החוק הבריטי, אנשים הנוהגים בקטנועים או אופנועים שנפח המנוע שלהם בין 50 ל-125 סמ"ק חייבים לעבור קורס במסגרתו הם לומדים את ההיבטים התיאורטיים והמעשיים של הנהיגה באופנוע. לאחר מכן הם חייבים לעבור מבחן נפרד אם ברצונם להמיר את הקטנועים שלהם באופנועים שנפח המנוע שלהם גדול יותר. כדי לנהוג בדרכים בקטנועים שנפח המנוע שלהם קטן מ-50 סמ"ק, הנהגים זקוקים לרשיון הנהיגה הרגיל שלהם (לנהיגה ברכב פרטי).

קולנס אומר שרוכבים מתחילים, ואפילו חלק מן הרוכבים המנוסים, נופלים, בדרך כלל, לשלושה סוגים של מלכודות: הם נפגעים על-ידי כלי רכב המבצעים פניות לרוחב נתיב הנסיעה שלהם, הם מאבדים שליטה בכביש רטוב או על כתמי שמן, או שהם אינם מצייתים לחוקי התנועה ומסתבכים בצרות, כמו במקרה של נסיעה בכיוון ההפוך ברחובות חד-סטריים.



ובכן, לאור הסכנות ולאור ההדרכה שהציע קולנס, חיים אין כסף, במהלך אותו יום, האם רוכבי הקטנועים המתחילים ממהרים להגיע בהמוניהם וללמוד? "יובכן, היו לנו שניים אתמול", הוא אומר, "אבל היום היה שקט". ■

בצהרי יום אביב בהיר וקריר במרכז לונדון ניצב מתיו קולנס, קצין בטיחות בדרכים של הרשויות העירוניות, כשהוא מוכן ומזומן להציע יעוץ לנפגעים הפוטנציאליים החדשים של העיר: רוכבי הקטנועים. מספרם של רוכבי הקטנועים, מסביר קולנס, גדל מאוד מאז ה-17 בפברואר, היום בו הנהיגו הרשויות העירוניות בלונדון את האגרה בסך שווה ערך ל-7.75 דולר ארה"ב הנגבית מכל נהגי המכוניות והמשאיות המבקשים להיכנס אל מרכז לונדון במהלך שעות העבודה בימי חול. מהלך זה נחשב לאחת ההחלטות עתירות הסיכונים וההרפתקניות ביותר בעולם במסגרת הלחימה בעומס התנועה ובפקקים.

עם זאת, רוכבי אופנועים וקטנועים פטורים מן האגרה האמורה. במקביל לגידול בתנועת הקטנועים, אומר קולנס, גדל מאוד גם מספרן של התאונות בהן מעורבים קטנועים. הוא מצר על תופעות דו-גלגליות של העת האחרונה כגון "הרוכבים המתחדשים" ("שנוולו מחדש") – אנשים החוזרים לדרכים לאחר שנים רבות של היעדרות ומגלים להפתעתם שהאופנועים הפכו להיות מהירים הרבה יותר; שהתנועה הפכה להיות צפופה הרבה יותר ושהעולם, באופן כללי, הפך להיות מסוכן הרבה יותר. "הם רוכשים אופנוע או קטנוע כפי שרוכשים צעצוע ויוצאים לדרך בדהרה, אך למרבה הצער אינם מצליחים להגיע אפילו אל מעבר לפנייה הראשונה", הוא אומר בעודו ניצב מחוץ לביתן הזמני המשמש כתחנת יעוץ חיים לאופנוענים פוטנציאליים. כלי רכב דו-גלגליים, אומר קולנס, מהווים עשירית בלבד מכלל התנועה הזורמת לתוך מרכז לונדון בכל יום, אך הם מעורבים בשליש מכלל תאונות הדרכים.

למרות כל זאת, נראה שאגרת הנהיגה היומית השנויה במחלוקת, שגרמה לפילוג בקרב תושבי לונדון ואיימה לסכן את העתיד הפוליטי של ראש העיר, קן ליווינגסטון, זוכה להצלחה מסוימת אפילו לפי חוות דעתו של השופט הציני ביותר: נהג מונית לונדונית "שחורה".

הן בגלל המלחמה בעיראק והן בגלל ההאטה בפעילות העסקית, התנועה לאחרונה דלילה למדי, אומר אדריאן בלומנבלט, נהג מונית לונדוני, ולכן הרחובות הריקים, יחסית, ותנאי הנהיגה הקלים יותר מאז ה-17 בפברואר נראים דרמטיים עוד יותר. "לונדון מתה בשבוע-שבועיים האחרונים", הוא אומר, ומתכוון לירידה בנפח התנועה. "לקן ליווינגסטון יש מזל גדול". עבור רבים מתושבי לונדון, נראה שהאגרה אכן מצליחה, ביעילות מפתיעה, להפחית את מספר המכוניות במרכז העיר. "עדיין מוקדם מאוד לקבוע", אמר לאחרונה דובר רשמי מטעם "Transport for London", הגוף הרשמי המפעיל את התוכנית להפחתת העומס, "אך עד כה אנו מרוצים מאוד מן האופן בו הדברים מתנהלים".

לדבריו, עד כה משלמים את "אגרת הגודש" כ-100,000 נהגים בכל יום וכבר נצברו הכנסות של יותר מ-27 מיליון סטרלינג לאיוון הסכום בן 310 מיליון הסטרלינג – עלות התקנתן של המצלמות ומערכת המחשב של כלי הרכב הנכנסים לאזור מרכז העיר.

בתחילה, אמר הדובר, ציפה ליווינגסטון שהטלת האגרה תגרום להפחתת נפח התנועה בשיעור של 10 עד 15 אחוזים, אבל שיעור

* תרגום מאמרו של Alan Cowell בניו יורק טיימס מ-16.4.03.