Page 1

מסי	7051044	02.05.2005	גלובס - נדל"ן-שבועון	עמוד	12	1	25.82x37.23

מוסד שמואל נאמן - 85300

הרכבת טובה לסביבה? הדעות חלוקות

מצד אחד יש הטוענים, כי כל נוסע ברכבת הוא מכונית אחת פחות הנוסעת על הכביש, ומצד השני המחקרים מראים, כי נוסעי הרכבת הנוספים הם אלה שנסעו קודם באוטובוסים

דליה טל

למרבה האירוניה, דווקא כביש חוצה ישראל, או ליתר דיוק המאבק נגד הכביש, החזירו את הרכבת למפת התחבורה בארץ. כחלק ממאבקם נגד הכביש, הגו ארגוני הסביבה, ובראשם החברה להגנת הטבע, את הסיסמא "לא לכביש כן לרכבת". המסר נקלט, ורכבת משוררגות החלו לנוע על המסילות, מה שנתן את האות לוויכוח ציבורי מחודש בין תומכי הרכבת לבין אלה שלא ממש משוכנעים בנחיצותה.

"כל נוסע רכבת הוא מכונית אחת פחות הנוסעת על הכביש", אומר מנהל הפורום למען תחבורה ציבורית, יורם אסידון, מהלוחמים הגדולים למען רכבת. "ברגע שבונים רכבת, מפסיקים להרחיב כבישים. שימוש ברכבת חוסך מקומות חניה ומקטין את זיהום האוויר".

לד"ר אופירה איילון, מרכזת תחום איכות הסביבה במוסד נאמן של השכניון, המגדירה את עצמה כמשמשת כבדה ברכבת, יש עוד כמה סיבות טובות להעדיף את הרכבת על פני שימוש ברכב פרטי.

איילון: "לכביש יש שוליים רחבים, מסביבו נבנות תחנות דלק, והוא מצריך תפיסת שטחים אדירים לבניית מחלפים. הרכבת היא נטו. הפסים אינם קוטעים בתי גידול, והם תופסים שטחי קרקע קטנים הרבה יותר מאשר כביש בן ארבעה מסלולים, שמהווה איום מתמיד על החי והצומח שמסביבו. הרכבת מקטינה את זיהום האוויר, שכן היא מקטינה את השימוש ברכב פרטי, שהוא ללא ספק מזהם האוויר הגדול ביותר".

בין תומכי הרכבת המושבעים ביותר נמצאים גם הארגונים החברתיים, הרואים בה מכשיר להגברת השוויון ולהקטנת הפערים, במיוחד כאשר הרכבת מגיעה לפריפריה. לדברי אסידון, זו הסיבה שהיה חשוב שהקו המשודרג לירושלים יעבור דרך בית שמש, שתושביה זקוקים לפיתרון תחבורתי.

לדבריו, רמת בית שמש מאוכלסת משפחות דתיות ברוכות ילדים, שתלותם בתחבורה ציבורית גדולה. גם הקווים לכ"רמיאל ולבית שאן הם בעלי אופי חברתי מובהק, שייתנו תנופה אדירה לאזור.

"רכבת היא לא מטרה, היא אמצעי", אומר אסידון, "והיא צריכה להתאים את עצמה למערך התכנון הארצי. על כן, על המועצה הארצית לדאוג לתכנן תחבורה מסילתית לכמה שיותר ישובים בארץ. באמצעות רכבת יוכלו תושבי נתיבות ושדרות לבוא לעבוד בתל אביב, ולא יצטרכו להמשיך ולהסתפק בפרנסות דלות הכנסה, כפי שמספק אזור הדרום. לא רק זאת. ייתכן שרכבת תגרום לתושבי המרכז להחליט לעבור לגור בדרום, מתוך ידיעה שיוכלו להמשיך ולעבוד בתל אביב".

ראש בית הספר למדיניות ציבורית באוניברסיטה העברית, ערן פיטלסון, חושב אחרת. לדבריו, מחקרים מוכיחים, שנוסעי הרכבת הם לא מי שזונחים את הרכב הפרטי, אלא בעיקר אלה שעוברים מהאוטובוס לרכבת. לא רק זאת, אם כבר יש כאלה שממירים את הרכב הפרטי ברכבת, מיד יבואו במקומם בעלי רכב פרטי אחרים, שינצלו את המקום שהתפנה על הכביש. משמעות הדבר היא, שזיהום האוויר לא רק שאינו יורד, גם כמות המכוניות על הכבישים אינה פוחתת.

לדעת פיטלסון, לרכבת יש מחיר סביר בתי כבד. "גם הארגונים הירוקים מודעים כיום לכך, שהרכבת הפכה למפגע סביבתי בנחל שורק", אומר פיטלסון. "הרכבת פוגעת בשטחים הפתוחים וגורמת לרעש רב".

פיטלסון גם לא רואה כל יתרון בהקמת קו רכבת לשדרות ולנתיבות, ושום יתרון בהקמת הקו לבית שאן. לדבריו, ההחלטה בהקמתו", אומר אסידון. "אנשים בעיירות הפיתוח זכאים לרכבת מהירה אולי יותר מאנשי המרכז. אנחנו דורשים שמחיר הנסיעה ברכבת יהיה ביחס הפוך למרחק, כך שככל שהקו רחוק יותר, המחיר ירד. מדיניות כזו תאפשר ניידות אמיתית, כך שהרכבת תשרת לא רק פרופסורים באוניברסיטה ואת הסטודנטים שלהם, אלא את כלל הציבור.

"הרכבת בכל העולם, כמו שאר התחבורה הציבורית, נהנית מסובסידיה, מאחר והיא נחשבת למוצר יסוד שהמדינה מחוייבת לספק לתושבים. ברוב מדינות אירופה צעירים עד גיל 26 משלמים מחיר כרטיס מופחת. בצרפת נהנים בעלי הכנסה נמוכה מכרטיס חופשי־חודשי במחיר מחול. על המדינה להבין, שהיא צריכה לעזור לאנשים להגיע למקום העבודה, וכמו שה־אוטובוסים נהנים מסובסדיה, יש לסבסד גם את הרכבת", אומר אסידון.

בראשית שנות ה־20 היתה מערכת הרכבות בארץ מפותחת יותר ממערכת הכבישים. בשנות המנדט הבריטי, ובמיוחד עד 1937, התפתחה בארץ רשת כבישים, שרחקה את מקומה של הרכבת. בין הסיבות לכך, הפריסה הדלילה של הקווים שלא תאמה את התפתחות היישוב, העובדה שנסיעה מחיפה לירושלים הייתה ארוכה ומייגעת, אך גם כי ממשלת המנדט התבקשה לשלם לצבא הבריטי סכומים גבוהים בעבור השימוש בקו.

עם קום המדינה והניסיון לחזק את הפריפריה, החחל בסלילה מואצת של כבישים, כחלק מתפיסת עולם שהייתה נהוגה באותן שנים גם באירופה, לפיה ההיצע צריך להדביק את הביקוש.

ב־2001 פרסם מבקר המדינה דו"ח חמור בו קבע, שהמדינה לא עמדה בתוכנית הפיתוח שהכינה ב־1995, בה הוגדרה רשת מסילות עתידית ל־2005 ול־2020.

לדעת המבקר, בשל הצפיפות בכבישים, הולך וגובר הביקוש לשירותי הרכבת, שמטרתה לצמצם את השימוש ברכב פרטי מתוך מטרה להקטין את זיהום האוויר. המבקר הטיל אז על משרד האוצר, משרד התחבורה והרכבת, לפעול ביתר שאת להתאים את שירותי הרכבת לצרכים.

ויכוח נוסף הוא בשאלה, האם הרכבת תורמת לפרבור או מונעת אותו. גם תומכי הרכבת המושבעים ביותר חוששים שהיא עלולה להגביר את הפרבור, שכן היא מאפשרת נגישות טובה לפרברים, ומעודדת מעבר של אנשים מתוך העיר אל האזורים החקלאיים, כפי שקרה למשל בבנימינה. החלטת הנהלת הרכבת להקים תחנה גדולה היתה בין הגורמים לפיתוח המואץ של האזור.

ביקורת מושמעת גם נגד העובדה, לפיה תחנת הרכבת של רחובות גרמה לפיתוח אזור התעסוקה שבקרבת הרכבת, והנציח את הזנחת מרכז העיר.

"כל מי שמתנגד לרכבת משתמש בדוגמא של בנימינה כדי לגנאי את רעיון הרכבת", אומר אסידון. "אין ספק שמוטב היה אם הנהלת הרכבת היתה בוחרת לה־קים תחנה גדולה בחדרה, ומסייעת בכך לפיתוח העיר".

גם איילון אינה רואה ברכבת כמי שתורמת לפרבור. לדבריה, הרכבת נותנת תשובות לפרבור שכבר קיים, אך לא יצרת אותו. לדבריה, מי שנתן את הדחיפה לפרבור היא החלטת מוסדות התכנון וסלילת הכבישים, אך לא הרכבת. לדעת אסידון, לא רק שצריך להגייל את נפח הרכבות בארץ, צריך למנוע פיתוח מיותר של כבישים. כך למשל, צריך לעצור את התוכנית להאריך את נתיבי איילון לכיוון חדרה. לדבריו, זה אבסורד שבמדינה שכל רוחבה 15 ק"מ, יהיו חמישה כבישי אורך. לדבריו, הניסיון האמריקני צריך גם הוא לשמש כלקח נלמד. בשנות ה־20 נחשבה מערכת הרכבות האמריקנית למתקדמת בעולם, מה שגרם לכך, שרק 10% מהאמריקנים השתמשו ברכב פרטי.

יצרנית המכוניות, חברת ג'נרל אוטומוביל, החליטה אז לעורר נסיעה במכונית על־ידי רכישה של קווי רכבת, פירוקם ובניית כבישים ומרכזים מסחריים תחתם. התוכנית הוגשמה בהצלחה. הרכבת האמריקנית כמעט ואינה רלוונטית כיום. לקח זה ראוי שילמד בארץ.

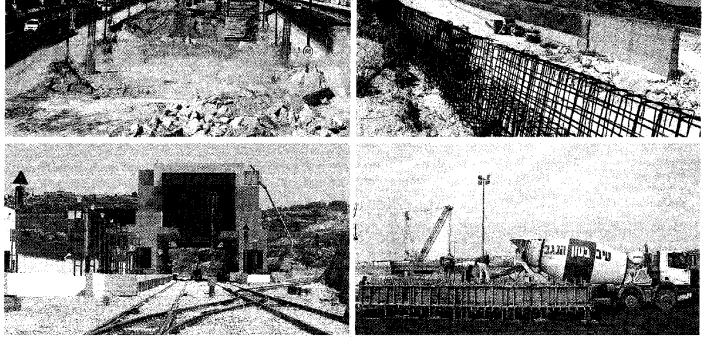
לדעת איילון, כדי שרכבת תהיה יעילה, היא צריכה בראש ובראשונה להיות מקור שרת לאמצעי תחבורה נוספים, ביניהם רכבת קלה ואוטובוסים, שיאפשרו נגישות גבוהה למרכזי הערים ולמוקדי התעסוקה. "אין שום הגיון לנסוע ברכבת ולשלם אחר כך 40 שקל עבור מונית כדי להגיע לעבודה", אומרת איילון.

לדעת איילון, שימוש מושכל נוסף שניתן יהיה לעשות ברכבת הוא בהובלת מטענים. כך למשל, ניתן יהיה להוביל אספה לאתר אפעה שבדרום הארץ. כיום נוסעות הרכבות מאתרי התעשייה בדרום לנמל אשדוד, וחוזרות ריקות. על רכבות אלה ניתן יהיה להטעין את האספה ממרכז הארץ. לדבריה, כיום מקובל שבהובלה שעד 100 ק"מ המשאית רווחית יותר. אפעה מרוחקת 350 ק"מ ממרכז הארץ, ערבדה ההופכת את הרכבת לחלופה כראית.

הסביבה

איילון: "לכביש יש שוליים רחבים, מסביבו נבנות תחנות דלק, והוא מצריך תפיסת שטחים אדירים לבניית מחלפים. הרכבת היא נטו. הפסים אינם קוטעים בתי גידול, והם תופסים שטחי קרקע קטנים הרבה יותר מאשר כביש בן ארבעה מסלולים, שמהווה איום מתמיד על החי והצומח שמסביבו. הרכבת מקטינה את זיהום האוויר, שכן היא מקטינה את השימוש ברכב פרטי, שהוא ללא ספק מזהם האוויר הגדול ביותר".

פיטלסון: "זיהום האוויר לא רק שאינו יורד, גם כמות המכוניות על הכבישים אינה פוחתת בגלל רכבת



מימין למעלה עם כיוון השעון: הקו המהיר לירושלים; תחנת האוניברסיטה בבאר־שבע; הקו המשודרג לירושלים; המסילה השלישית באיילון