

חדשות תחבורה

שמחה חלקית

עלייה של 18.2% במסירת כלי רכב ב־2004 משמחת את היבואנים והאוצר; לנו האזרחים והסביבה אין סיבה לשמוח – זיהום אוויר, רעש, וסלילת השטחים הפתוחים הם חלק מתוצאות הלוואי

מאת דליה טל

יבואני הרכב בוודאי מרוצים. למרות המיתון המתמשך נמסרו בארץ 151 אלף כלי רכב חדשים ב־2004 – עלייה של 18.2% לעומת אשת־קד. גם שלטונות המס אינם מצטערים במיוחד, שכן המיסוי המוטל על כלי הרכב מביא להכנסה נאה.

השאלה הנשאלת היא מה משמעות הנתון הזה לא רק לגבי כמה מאושרים שחוו את הסרת הניילון מעל כסאות מכוניותם החדשה, אלא גם לסביבה בה אנו חיים ולאוויר אר־תו אנו נושמים.

מנתונים שפרסם מכון נאמן בט־כניון אך לפני חודש עולה, ש־80% מזיהום האוויר בארץ נגרם מכלי רכב. זיהום האוויר גורם לעלייה בתחלואה ואף למוות, באיזור תל אביב בלבד מתים בכל שנה 1,000 בני אדם ממחלות הנגרמות בשל זיהום האוויר שמקורו בתחבורה. אין צורך לציין, שהחולים כתוצאה מהזיהום מטילים מעמסה כבדה על מערכות הבריאות.

מבדיקות שערך המשרד לאיכות הסביבה עולה, שסך פליטות החנקן מכלי רכב הוא כמאה אלף טון נות בשנה, מחצית מכלל הפליטות חלקם של כלי הרכב בפליטות הפחמן הדו־חמצני הוא 90%. לדלי־קים המחצביים השפעה מכרעת גם על אפקט החממה, הגורם לשינויי מזג האוויר לא רק אצלנו, אלא בעולם כולו.

בעיה סביבתית חמורה נוספת היא הרעש שגורמים כלי הרכב, במיוחד בכבישים הסמוכים לריכוזי תחבורה. במדינה קטנה שבה עורקי התחבורה הראשיים קרובים מאוד לבתי התושבים, תופעה זו מתעצמת.

הנזקים הסביבתיים אינם מסתכמים בזיהום אוויר ובתרומה להתחממות כדור הארץ. כלל ידוע הוא, שככל שעולה רמת המינוע, מואצים תהליכי הפיתוח האורבניים. העלייה ברמת המינוע גורמת לבעיות חנייה קשות.

בתל־אביב, למשל, נוסעים מדי יום 350 אלף כלי רכב. ב־2002 היו

בעיר רק 82 אלף מקומות חניה מוסדרים כהניונים ציבוריים וכצדדי דרכים. המחסור במקומות חנייה מביא להכשרתם של עוד מגרשים על חשבון השטחים הציבוריים, תוך פגיעה באיכות חייהם של תושבי העיר.

לפני מספר שנים התעורר ויכוח בעקבות התוכניות לסלילת כבישי חוצה ישראל.

מתנגדי הכביש טענו אז בלהט, שהוא יגרום לצמצום השטחים הפתוחים ולפגיעה קשה במגוון הביולוגי. גי. לא רק זאת, הכביש יגרום להתעצמות תופעת הפרבור, יגביר את הנגישות לאיזורים הכפריים, וי־עודד את הציבור לעבור להתגורר ביישובים הכפריים על חשבון המגורים בעיר.

במקביל הוא יעודד הקמת איזורי תעסוקה בשטחים הכפריים ויגביר את הנסועה בכבישים. הצלחתה של כביש חוצה ישראל רק מצדיקה את חששות מתנגדיו.

המצדדים בהמשך הרחבת רשת הכבישים בארץ מצדיקים זאת בטענה ששיעור הבעלות על רכב בישראל

ראל עדיין נמוך מזה של אירופה, אך מתברר שהישראלים הם משתמשים כבדים. הנסועה השנתית לכלי רכב לק"מ, צפונה מהנגב, עולה על זו של מדינות רבות במערב אירופה. הנסועה היא 16,433 ק"מ על חשבון השימוש בתחבורה ציבורית.

אין להתפלא על כך שהמלצתו של מכון נאמן בטכניון, כמו גם המלצתם של כל גופי התכנון וארגון ני הסביבה, היא הפוכה ממה שקורה במציאות.

המוסד ממליץ לבלום את הגידול בשימוש ברכב הפרטי ולבחון הטרות אגרות גורש, כפי שהרבר נעשה בלונדון ובערים נוספות בעולם, כעידוד שימוש בתחבורה ציבורית. המלצה נוספת היא לתת עדיפות משמעותית לתחבורה ציבורית נקיה, ולתת עדיפות לרכבים רבי נוסעים באמצעות נתבי מיוחדים ובאמצעות מתן עדיפות בצמתים.

המלצות אלה אולי נוגדות את האינטרס של יבואני הרכב, אך אין ספק שהן טובות לאיכות חייהם של תושבי המדינה.